

BUDAÖRSI KERÉKPÁRÚTHÁLÓZAT MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNYTERVE

MEGBÍZÓ: BUDAÖRS VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

KÉSZÍTETTE: KÖZLEKEDÉS KFT.

Budapest, 2006-október

BUDAÖRSI KERÉKPÁRÚTHÁLÓZAT MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNYTERVE

Készítették:

Dobrocsi Tamás
13-3416

vezető tervező

.....

Laufer Péter
01-11913

tervező

.....

Kutatás-fejlesztési igazgató
Dobrocsi Tamás

.....

Ügyvezető igazgató
Várady Tamás

.....

Budapest, 2006. október hó

TARTALOMJEGYZÉK

ÁBRAJEGYZÉK	4
1. BEVEZETŐ	5
2. BUDAÖRS JELENLEGI KERÉKPÁRÚT HÁLÓZATA	6
3. BUDAÖRS TERVEZETT KERÉKPÁRÚT HÁLÓZATA	7
3.1 A tervezett kerékpárút hálózat átfogó koncepciójának ismertetése.....	7
3.1.1 Budaörs közúthálózatának bemutatása.....	9
3.1.2 Budaörs tömegközlekedési hálózatának bemutatása	11
3.1.3 Budaörs területi funkcióinak bemutatása.....	12
3.2 A tervezett kerékpárút hálózat egyes szakaszainak részletes leírása.....	13
3.2.1 Az egyes kerékpáros útvonalak részletes leírása	14
• Budaörsi út.....	14
• Kertész utca	14
• Csillag utca, Szegfű utca – Bóbita utca közötti szakasz	14
• Őszibarack utca, Bóbita utca - Felleg utca közötti szakasz	14
• Felleg utca	15
• Garibaldi utca.....	15
• Garibaldi utcában és a Károly király utcában lévő hálózati elemek összekapcsolása	15
• Törökbálinti utca.....	16
• Forrás utca.....	16
• Károly király út	16
• M1-M7 közös autópálya szakasz feletti felüljáró, és az attól délre található körforgalmú csomópont	17
• Csillag utca - Szegfű utca – Őszibarack utca	17
• Tavasz utca.....	18
• Clementis László utca	18
• Arany János utca	18
• Stefánia utca	18
• Nefelejcs utca	19
• Farkasréti út.....	19
• Baross utca.....	20
• Árok utca.....	22

• Bazsalikom utca - Bazsarózsa utca.....	22
• Rézvirág utca, Bimbó utca	22
• Virág utca.....	22
• Kaktusz utca	23
• Szabadság út.....	23
• Gyár utca	23
• M1-M7 autópályával párhuzamos szervízút Auchan áruház alatti szakasza	23
• Sport utca.....	24
• Szilvás területe.....	24
• Károly király út	24
• Vasútsor utca	25
• Méhecske utca.....	25
• Vasút utca.....	25
• Kinizsi utca – Repülőtéri út – Kamaraerdei út csomópont.....	25
• Repülőtéri út.....	26
• Seregély utca	26
• Hosszúréti patakkal párhuzamos kerékpárút.....	26
• Kolozsvári utca.....	26
4. A KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT BŐVÍTÉSÉNEK TÁVLATI LEHETŐSÉGEI	27

ÁBRAJEGYZÉK

1. sz. melléklet: Budaörs tervezett kerékpárút hálózata – átnézeti helyszínrajz
2. sz. melléklet: Budaörs közúthálózata
3. sz. melléklet: Budaörs tömegközlekedési és vasúthálózata
4. sz. melléklet: Budaörs területi funkciói
5. sz. melléklet: Szelvénymutató ábra
6. sz. melléklet: Kerékpárút mintakeresztshelvények

1. – 30. ábra: Részletes helyszínrajzok (M=1:1000)

FELHASZNÁLT ANYAGOK

1. Budaörs településszerkezeti terve (Római Atelier Építésziroda Kft., 2005.)
2. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító jelzésrendszere
(ÚT 4-1.203, 1995)
3. Budaörs Város Önkormányzata által rendelkezésre bocsátott anyagok (alaptérképek)

1. BEVEZETŐ

A kerékpár százéves múltú, olcsó és közkedvelt közlekedési eszköz. Szerepe a forgalom jellege (hivatás, szabadidő, sport), a forgalmi igény helye (településen belül, külterületen), és meghatározó külső körülmények (domborzat, beépítettség, időjárás) szerint változik. A gépjárműforgalom egyre növekvő területi (úthálózati, parkolási) igényeit egy határon túl nem lehet megfelelően kielégíteni, és a gépkocsik által okozott környezetszennyezés is mind nagyobb méreteket ölt. Ezzel együtt egy megfelelő szolgáltatási színvonalat nyújtó tömegközlekedési hálózat kialakítása és fenntartása igen költséges. Ilyen viszonyok mellett egyre inkább előtérbe kerül a háztól házig való eljutást viszonylag gyorsan, kis helyigénnyel, környezetkímélő módon biztosító, kerékpáros közlekedés.

Ahhoz, hogy a kerékpáros közlekedés az egyéb közlekedési módok versenyképes alternatívája legyen, számos feltételnek kell teljesülnie. Közülük kiemelendő egy kellően átgondolt, koncepció alapján megtervezett, más közlekedési hálózatokhoz illeszkedő, és integrált kerékpárút hálózat kialakítása.

Alapvető szempont, hogy a tervezett hálózat mindenki által akadálytalanul, könnyen és kényelmesen használható legyen (hálózat összefüggősége, utazás közvetlensége, útpálya szélessége és meredeksége, burkolatának minősége). Egy megfelelően kialakított, jól funkcionáló kerékpárút hálózat az erre fogékony lakosok számára nagy vonzerővel bírhat.

A kerékpáros közlekedés – a többi közlekedési móddal szembeni – előtérbe kerülése számos pozitívummal jár: javul a lakosság egészségi állapota, csökkennek kiadásai, és a kerékpáros közlekedést választók miatti esetleges gépjárműforgalom-csökkenés kisebb környezetszennyezést, ezáltal élhetőbb környezetet eredményezhet.

2. BUDAÖRS JELENLEGI KERÉKPÁRÚT HÁLÓZATA

Budaörsöt kiépített kerékpárúton jelenleg két útvonalon lehet megközelíteni. Önállóan vezetett kerékpárút kezdődik Budapesten a Budaörsi út és a Beregszászi út csatlakozásánál, amely a Budaörsi út mentén, Budaörs város határáig halad (Alsóhatár utca – Felsőhatár utca). A Kőérberki út csatlakozásánál a kerékpárút elágazik Budaörs déli része felé. A kerékpárút a Kőérberki út mellett halad, és a Repülőtéri utat elérve ér véget.

Budaörs településen belüli kerékpárút ellátottsága jelenleg igen rossznak mondható. A városban négy kijelölt kerékpárút található, összesített hosszuk kb. 1km. Az útvonalak a település különböző területein helyezkednek el, nem alkotnak összefüggő, működőképes hálózatot.

Burkolaton jelölt kerékpárút található a Szabadság úttal párhuzamosan, attól északra futó szervizúton, a Stefánia utca – Kárpát utca között Meglévő kerékpárút halad a Kárpát utcában is, amely egy kis szakaszon a fent említett szervizúton, az utcától keleti irányban isi folytatódik. A két szakaszt gyakorlatilag teljes hosszában elfoglalják a parkoló személygépkocsik, ezért kerékpárútként lényegében nem használhatóak. Önállóan vezetett kerékpárút van kiépítve a Virág utcában, a Bimbó utca – Muskátli utca között, ez a vonalszakasz kerékpározásra alkalmas. A Sport utca nyugati oldalán, a Baross utcai körforgalom és az M1-M7 autópálya felett átívelő felüljáró között, elválasztott gyalogos- és kerékpáros járda halad. Az útvonal kerékpárosok és gyalogosok által is rendszeresen használt.

3. BUDAÖRS TERVEZETT KERÉKPÁRÚT HÁLÓZATA

3.1 A tervezett kerékpárút hálózat átfogó koncepciójának ismertetése

Budaörs kerékpárút hálózatának vonalvezetési koncepciója a város településszerkezeti terve alapján került meghatározásra. A cél egy egybefüggő, a település egészét feltáró, és a későbbiekben továbbfejleszthető közlekedési hálózat kialakítása volt, amely csatlakozik a Budaörsöt a környező településekkel összekötő, már meglévő és tervezett kerékpárutakhoz is.

A Településszerkezeti tervben szereplő hálózatfejlesztési javaslata szerint a tervezett kerékpárutak kapcsolatot biztosítanak Budakeszi, Törökbálint irányába. Budaörs városközpontjában a sétálóutcák területe szintén kerékpárút-hálózat részét képezik.

A tervezett kerékpárút hálózat átnézeti helyszínrajza az 1. sz. mellékleten látható.

A kerékpárutak tervezett kialakításánál fontos szempontként vettük figyelembe, hogy az a meglévő környezet (burkolatok, rézsűk, árkok) lehetőleg minél kevesebb átalakításával járjon. A kerékpáros közlekedés folyamatosságának, sebességének és kényelmének érdekében, a kerékpárutakat közúton csak a legszükségesebb esetekben vezettük át.

A kerékpárutak használatának módját tekintve három kategóriát különböztettünk meg:

- Önállóan, vagy út mentén vezetett kerékpárút
- Gyalogos- és kerékpárút (elválasztott, illetve közösen használt felülettel)
- Kerékpározásra alkalmas, kis forgalmú utca

A kerékpáros közlekedés szempontjából az önállóan vezetett kerékpárutak jelentik a legjobb megoldást, ekkor a kerékpárosok önálló vonalvezetésű, vagy az úttal párhuzamosan, ám a gépjárművek által használt úttesttől biztonságot jelentő módon elválasztott kerékpárúton haladhatnak. Az önállóan vezetett kerékpárutak a forgalom biztonságát, valamint a haladási sebességet tekintve a legmegfelelőbbek, ezért a lehetőségekhez mérten, mindenhol ezt a használati módot kell előnyben részesíteni.

Gyalogos- és kerékpárút kialakítása két esetben történt. A településrendezési tervnek megfelelően, több olyan tervezett útvonal is van, amelyek nem csupán a kerékpárút hálózat részei, hanem gyalogosok által is használatosak lesznek. Ezek a gyalogos- és kerékpárutak jellemzően jelenleg is rendezetlen zöldterületen haladnak, ezért esetükben a gyalogos- és kerékpáros forgalom, burkolaton belüli elválasztása megvalósítható. Ahol önállóan vezetett kerékpárút kialakítására –helyhiány miatt- nincs lehetőség, megoldást jelenthet a meglévő gyalogosjárda gyalogos- és kerékpárúttá való bővítése. A beépíthető terület (útszélesség) függvényében, a forgalombiztonság érdekében, itt is törekedni kell a kerékpáros és a gyalogos forgalom elválasztására – amennyiben ez nem megvalósítható, közös használatú gyalogos- és kerékpárút kiépítése történhet.

A kerékpározásra alkalmas utcák kiválasztásánál fő szempont, hogy a hálózat részeként kijelölt utcák gépjárműforgalma igen kicsi legyen, hogy a kerékpárosok a burkolat teljes felületén biztonságosan közlekedhessenek (pl. lakó-, pihenő övezetekben). A tervezett kerékpárút hálózat folytonossága és használhatósága érdekében néhány esetben olyan útvonalakat is szükséges hálózati elemként alkalmazni, amelyekben semmiféle kerékpárút kialakítása nem megoldható - a kerékpárforgalmat ilyenkor a környező mellékutcákba kell terelni. Az ilyen utcák kiválasztásánál fontos kritérium, hogy használatuk az eredeti útvonalhoz képest nagy kerülővel ne járjon, mert akkor a kerékpárosok nem a kijelölt útvonalon közlekednek, hanem a rövidebb, ám veszélyesebb szakaszt választják.

Budaörs jelenleg kb. 1km-nyi kijelölt kerékpárúttal rendelkezik. A koncepcióban szereplő kiépített kerékpárutak együttes hossza kb. 27km, ebből az önállóan vezetett kerékpárút nagyjából 19 km-t, gyalogos- és kerékpárút 8 km-t tesz ki. A hálózat elemeiként kijelölt, kerékpározásra alkalmas utcák hossza mindösszesen kb. 4km. A távlati, ebben a tanulmányban részletesen nem vizsgált hálózati fejlesztések további, kb. 9 km-nyi kerékpárutat jelentenek.

Az egyes kerékpárút kategóriák összes hosszát a **2.1. táblázat** tartalmazza.

Kerékpárút kategória	Kerékpárutak összes hossza (km)		
	Meglévő	Tervezett	Összesen
Önállóan vezetett kp.út	0,6	19	19,6
Gyalogos- és kerékpárút	0,4	8,3	8,7
Kerékpározásra alkalmas utca	-	3,6	3,6
Összesen		30,9	31,9

2.1. táblázat

3.1.1 Budaörs közúthálózatának bemutatása

Budaörsöt, Budapesttel összekötő legfontosabb kapcsolata a városon nyugati határán haladó M1 és az M7 autópálya. Az autópályáról lehajtani északi irányban a Károly király útnál, a Sport utcánál, a Csata utcánál, és a Kaktusz utcánál, déli irányban pedig a Károly király útnál és a Sport utcánál lehet. Mindkét autópálya 2x2 forgalmi sávós, a közös szakasz a Károly király úti csomóponttól nyugatra 2x4 forgalmi sávós, leállósáv nincs ezen a szakaszon. Budapest irányában az közút keresztmetszete 1x3 illetve 1x4 forgalmi sávós, 1-1 leállósávval. Az autópályával párhuzamosan, a tervezett Szerviz út nyomvonala mellett, gyalogos- és kerékpárút van tervezve.

A városon kelet-nyugati irányban a Budaörsi úthoz kapcsolódóan az 1.sz. főút, a Budapesti út (a Templom tértől Szabadság út) halad át. A főút 2x1 forgalmi sávós kialakítású, szakaszonként szervizúttal. A közforgalmú közlekedés legfontosabb útvonala is egyben. Az út igen nagy forgalmú, környezete sűrűn beépített, ezért kijelölt gerinc kerékpárút hálózati elemként jelenleg nem alkalmazható.

Az 1.sz. főúttól délre eső területen csak a Károly király úttól nyugatra van kiépített gyűjtőút a főúttal párhuzamos kialakítással. Ez a gyűjtőút a Baross utca.

A tervezett Budaörsi kerékpárút hálózat talán legfontosabb elemének mondható a Baross utca, amely a Szabadság úttal többé-kevésbé párhuzamosan, attól délre található. Az utcában haladó kerékpárút összeköti az észak-déli irányban futó kerékpárutakat, valamint fontos kereskedelmi létesítményeket (pl. Auchan bevásárlóközpont), és a Budaörsi lakótelepen található buszpályaudvart is érinti.

A Szabadság úttól északra, kelet-nyugati irányú út a Farkasréti út, amely, bár forgalma nem éri el az előzőekét, jelentős közúthálózati elem. Az utcában az út mentén vezetett kerékpárút kerül majd kialakításra.

A Méhecske utca az autópályától délre, kelet-nyugati irányban fut a Vasútsor utca és a Sport utca között. Kerékpárút hálózati elemként hasznosítva kapcsolatot teremt a két észak-déli irányú, autópályán átvezető kerékpáros útvonal között. Az autópályától délre fekvő területeken nagy forgalmat bonyolít le a Vasút utca, amely kelet felé a Repülőtéri úthoz kapcsolódik. Az út mentén vezetett kerékpárút fontos része Szilvástól a Repülőtéri útig, majd azon haladó kerékpárút hálózatnak.

A kelet-nyugati irányban húzódó útvonalakat észak-déli irányú utak kötik össze. A legnagyobb forgalom a Károly király utcán és a Sport utcán tapasztalható. Egyrészt ezek az utak kötik össze az autópálya felett átívelő felüljárók segítségével Budaörs északi és déli

részét, másrészt az autópályára való fel- és lehajtó gépjárműforgalom túlnyomó része is itt bonyolódik.

A tervezett kerékpárút hálózatban fontos szerep jut még a Baross utcát és a Szabadság utat összekötő – egymással párhuzamos - Árok utcának, Szivárvány utcának, és Bretzföld utcának. Hasonló funkciót lát el a Stefánia utca, valamint annak folytatása, a Szabadság utat a Farkasréti úttal összekapcsoló Nefelejcs utca is.

Budaörs déli részén, a már említett Károly király utcán és Sport utcán kívül a település keleti oldalán futó Kamaraerdei út bír a legjelentősebb a gépkocsiforgalommal.

A Szabadság úthoz kapcsolódik az igen nagy forgalmú Gyár utca, amely a Budakeszi felé és az onnan érkező gépjárműforgalmat bonyolítja. Az úttal párhuzamosan vezetett kerékpárút biztosítja Budakeszi kerékpáron való megközelítésének lehetőségét.

A tervezett kerékpárút hálózat gerinc elemei főként a fent tárgyalt utak mentén futnak, így a főbb útvonalakon folytatott gépkocsi közlekedést a kerékpáros közlekedés számos esetben helyettesítheti.

Budaörs közúthálózatának fontosabb elemei a 2. sz. mellékleten láthatóak.

3.1.2 Budaörs tömegközlekedési hálózatának bemutatása

Budaörs tömegközlekedési hálózatát a BKV Zrt. Által üzemeltetett autóbusz viszonylatok alkotják. A legnagyobb forgalmú irány a Dél-budai városközpont és az 1.sz. főúton a budaörsi lakótelepig közlekedő 40-es vonalcsoport. A Budapestre érkező, ill. onnan induló járatok közül a 40, 40gy, 40Egy 140Egy viszonylatok Budaörsön belül feltáró funkciót is végeznek (végállomásuk a Budaörsi lakótelep ill. Patkó utca), míg a 72, 172Egy viszonylatok a településen belül csak egyetlen megállóhelyen vesznek fel utasokat. Törökbálinttal a 87, 87A, 88 (végállomásuk a Mechanikai Művek ill. Kamaraerdő), 140 (végállomása a Budaörsi lakótelep), valamint a 72, 172gy viszonylatok teremtenek tömegközlekedési kapcsolatot. A 172gy járat Budapest, Kosztolányi D. tér és Törökbálint között közlekedik és nem áll meg Budaörsön, A 140Egy buszjárat Budapest és a Tetra Pak között közlekedve halad át Budaörs lakott területein. Helyi viszonylat a Budaörs busz, amely körjáratként üzemel a városközponti területein, valamint kapcsolatot biztosít a településközpont és Kamaraerdő között.

Budaörsön áthalad az 1. sz. vasúti vonal, amely a településen belül egyetlen vasútállomással rendelkezik (Raktár utca). Jelenleg az elővárosi forgalma nem túl jelentős, aminek az okai a nem megfelelő vonatgyakoriság, a járműpark nem megfelelő állapota, és az átszállókapcsolatok elhelyezkedése a településen belül, illetve a környező települések ráhordó hálózat kiépítetlensége. A tervezett fejlesztések között szerepel egy új, Budaörsön belül elágazó, a Gyár utca mentén Budakeszi felé tartó vasútvonal építése. A tervezett vonal megépítésével két új megállóhely telepítése is jár.

A tervezett kerékpárút hálózat az autóbusz viszonylatok által bejárt útvonalak jelentős részét lefedi. Kivételt képez a Szabadság út (Budapesti út), amely igen fontos szerepet tölt be a város tömegközlekedésében - ezen a vonalon azonban a nagyfokú beépítés kerékpárút kialakítását nem teszi lehetővé, a kerékpározni kívánók ezért csak a párhuzamosan futó Baross utcán haladhatnak. Nem vezethető kerékpárút a Kamaraerdei út Budaörshöz tartozó szakaszán sem, ennek oka szintén a beépítéshez rendelkezésre álló hely hiánya.

Az említett két szakasz kivételével, a Budaörsön létesítendő tömegközlekedési és a kerékpárút hálózat nagyfokú egyezősége lehetővé teszi, hogy a kerékpáros közlekedés a városon belüli tömegközlekedés versenyképes alternatívájává váljon. A tervezett kerékpárút hálózati koncepció a meglévő és a tervezett vasútállomásokhoz is biztosít kiépített kerékpáros kapcsolatot.

Budaörs tömegközlekedési és vasúthálózata a 3. sz. mellékleten látható.

3.1.3 Budaörs területi funkcióinak bemutatása

Budaörs kerékpárút hálózatának tervezésekor az alapvető koncepció egy településen belüli, feltáró hálózat létrehozása volt. A mindennapos utazások leggyakoribb célpontjai a lakóhelyek, bevásárlóközpontok, közintézmények (hivatalok, posta, iskolák, egészségügyi intézmények stb.), munkahelyek, ill. rekreációs területek. A középtávon kiépítendő kerékpárút hálózat gerinc elemei a város leglátogatottabb körzetei közti kerékpáros közlekedés megkönnyítését kell, hogy szolgálják.

Budaörs lakóterületei főként kert városias jellegűek, és a Szabadság út, Baross utca, Farkasréti út környékén fekvő, valamint a Hosszúréti pataktól délre eső városrészeket jelentik. Városias beépítés jellemzi a település középső, Szabadság úttól északra és délre eső területeit. A felsorolt lakóterületeket a tervezett kerékpárút hálózat legnagyobbbrészt feltárja, ez alól a domborzati viszonyok miatt kieső területek jelent kivételt. A kertvárosi zónákon belül a kerékpáros közlekedést megkönnyíti, hogy számos utcában igen kicsi a gépjárműforgalom, így azok kerékpárral is biztonságosan használhatóak.

Budaörsön több, igen nagy forgalmú kereskedelmi létesítmény – a Baross utca mentén Ikea, Decathlon, Auchan áruházak, az autópályától délre Tesco áruház - található. Ezek az áruházak és bevásárlóközpontok, kereskedelmi funkciójuk mellett, egyben számos helyi lakos munkahelyének is számítanak. A tervezett kerékpárút hálózat, ezen létesítmények kerékpáros megközelítését kellően biztosítja.

A város intézményi központja a Szabadság út mentén került kiépítésre. Az út mellett azonban a nagyfokú beépítések miatt, kijelölt kerékpárút nem valósítható meg teljes mértékben - a tulajdonképpeni városközpont ezért kerékpárral csak a gépjárművek által használt burkolaton közelíthető meg. A probléma jelentős átépítések árán, illetve a Baross utcától északra elágazó szárnyvonalak kialakításával oldható meg, amelyekre azonban legfeljebb távlatban adódik lehetőség.

Budaörsön és környékén számos zöld- illetve rekreációs terület található, amelyek jelentős szabadidő- és kirándulóforgalmat vonzanak. A város északi részén igen nagy kiterjedésű, összefüggő természetvédelmi erdő terül el, ezen kívül a Törökugrató, a Kő hegy, a Nap hegy, valamint a – város közigazgatási határán kívül eső – Kamaraerdő is nagy népszerűséggel bír a kirándulni vágyók körében.

Jelen tanulmánytervben szereplő kerékpárutak hálózati koncepciója ezek feltárását nem tartja elsődleges prioritásúnak, ennek ellenére a területek kerékpárral való

megközelítése a legtöbb esetben biztosított. Az említett zöldterületeken belüli kerékpárút hálózat kijelölése a távlati célok között szerepel.

*Budaörs területi funkció térképe a **4. sz. mellékleten** látható.*

3.2 A tervezett kerékpárút hálózat egyes szakaszainak részletes leírása

A tervezett kerékpárút hálózat együttesen mintegy 32 km-t tesz ki. A tervezés folyamán a tervezett kerékpárút hálózatban szereplő útvonalak személyesen is bejárásra kerültek - a tanulmány készítésekor figyelembe vettük és felhasználtuk a helyszínelés során szerzett tapasztalatokat.

A hálózat egészét a kezelhetőség okán 30db szelvényre osztottuk fel. Az így kapott vonalszakaszokat M=1:1000 méretarányú helyszínrajzokon ábrázoltuk.

*Az egyes szelvények hálózaton belüli elhelyezkedése az **5. sz. mellékleten** látható.*

A kerékpárutak szélességének meghatározása a „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító jelzésrendszere” (ÚT 4-1.203, 1995) alapján történt. Néhány esetben előfordult, hogy az igen nagyfokú beépítés, és/vagy alternatív elkerülő útvonalak hiánya a szabványos értékektől való kismértékű eltérést indokolt.

Budaörs tervezett kerékpárút hálózatának egyes vonalszakaszai, a használat szempontjából, három különböző kategóriába sorolhatók:

- Önállóan, vagy út mentén vezetett kerékpárút
- Gyalogos- és kerékpárút (elválasztott, illetve közösen használt felülettel)
- Kerékpározásra alkalmas, kis forgalmú utca

*Az egyes kerékpárút típusok mintakeresztmetszeit a **6. sz. melléklet** tartalmazza.*

3.2.1 Az egyes kerékpáros útvonalak részletes leírása

- **Budaörsi út**

Jelenleg a **Budaörsi úttal** párhuzamosan, Budaörs város határáig út mentén vezetett kerékpárút van kiépítve. Ezen kerékpárút folytatásaként az Alsóhatár utcán meglévő gyalogosjárda, elválasztás nélküli kerékpáros–gyalogos járdává való bővítését javasoljuk a Kertész utcáig, összesen 3m szélességben. Amennyiben alternatív megoldásként az Alsóhatár utca XI. kerületi oldalán nem vezethető önálló kerékpárút, úgy az útburkolat átépítése miatt a XI. kerülettel való egyeztetés szükséges. (1. ábra)

- **Kertész utca**

A **Kertész utcával** tempó 30 zóna kezdődik, a környéken lakóházak találhatóak, a gépjárműforgalom kis mértékű. Az utca teljes hosszában kerékpározásra alkalmas, épített kerékpárút kialakítása nem szükséges. Az utca a gépjárművek számára zsákutcát jelentő Kertész közben folytatódik. A Kertész közt lezáró árok felett keskeny (kb. 1m szélességű), ám erős híd áll, ezen a keresztmetszeten egyszerre egy kerékpáros vagy gyalogos tud áthaladni, ezért kiszélesítése feltétlenül szükséges. (1. ábra)

- **Csillag utca, Szegfű utca – Bóbita utca közötti szakasz**

A **Csillag utca**, Szegfű utca - Bóbita utca közötti szakasza kerékpározásra alkalmasnak minősíthető. Az utcában jelentős, a kerékpáros közlekedést veszélyeztető gépjárműforgalom nincs. (6. ábra)

- **Bóbita utca**

A **Bóbita utca** déli oldalán található járda 3m szélességű gyalogos- és kerékpárúttá bővíthető. A bővítés az út mellett található zöldterület, illetve kis mértékben az útburkolat rovására történhet. Az úttest az átépítés után is kellően széles marad. (6. ábra)

- **Őszibarack utca, Bóbita utca – Felleg utca közötti szakasz**

Az **Őszibarack utca** keleti oldalán, a **Bóbita utca - Fövény utca közé eső szakaszán**, az iskola mellett közös használatú gyalogos- és kerékpárút létesíthető. A kerékpárút az iskola mellett jelenleg is megtalálható gyalogosjárda 3m-re való kiszélesítésével valósulhat meg.

A **Fövény utca – Felleg utca közötti szakaszon** ha a kerékpárút az úttest mellett nem vezethető tovább, a kerékpárosok az útburkolaton közlekedhetnek. (6. ábra)

- **Felleg utca**

A hálózat a kelet-nyugati irányban futó **Felleg utcában** folytatódik. Az utca első, kb. 100m-es szakasza földút, amelytől délre gyalogos- és kerékpárút építhető, 3m szélességben, a tervezett Szerviz út csatlakozásáig. A Felleg utca további, az *Aradi utca – Budafoki utca közötti szakaszán* kiépített aszfaltútban folytatódik. Itt a kerékpárút a Felleg utca déli oldalán, elválasztás nélküli gyalogos- és kerékpáros útként halad tovább, amelynek szélessége 3m. (6. és 7. ábra)

A *Felleg utcától a Stefánia utcáig* a tervezett Szerviz út mentén, annak északi oldalán gyalogos- és kerékpárút építhető, 4,4m szélességben. A *Stefánia utca – Csata utca közé eső szakaszon* a kerékpárút önálló vezetéssel halad tovább a Csata utcáig. A Szerviz út kivezetése a Csata utcára a Garibaldi utcával szemben történik, a kerékpáros átvezetést a nagy gépjárműforgalom ellenére, reális alternatíva hiányában, itt kell megoldani. (7. ábra)

- **Garibaldi utca**

A **Garibaldi utcában** a *Csata utca – Sport utca közé eső szakaszon* az út északi oldalán található, jelenleg meglévő gyalogosjárda, a tulajdonosi viszonyok rendezését követően, 3m szélességűre való kibővítése szükséges, így közös használatú gyalogos- és kerékpárút létesíthető. A *Csata utca – Rákóczy Ferenc utca között* található buszmegálló, és az amúgy is viszonylag keskeny járda miatt a bővítéshez az úttal párhuzamosan futó árok befedése szükséges.

A Garibaldi utca nyugati végén levő, észak-déli irányba elkanyarodó szakaszán a gyalogosjárda csak a gépjárművek által használt úttest rovására lenne kiszélesíthető, ez a megoldás azonban itt nem kivitelezhető. A meglévő járdafelület 2-2,5m széles közös használatú gyalogos- és kerékpárúttá alakítható. A járdaszakaszon igen csekély a gyalogosforgalom, ezért szabványtól való kényszerű eltérés a későbbiekben nem okoz problémát. A Baumax áruháznál található körforgalmon a kerékpáros árvezetés a kiépített gyalogátkelőhelyek mellett megoldható. A csomóponttól a *Sport utcai körforgalomig* terjedő szakaszon a kerékpárút az út déli oldalán vezetett, a megkívánt szélesség (3m) biztosítása a meglévő gyalogosjárda csupán kis mértékű bővítését igényli. (11. és 20. ábra)

- **Garibaldi utcában és a Károly király utcában lévő hálózati elemek összekapcsolása**

A kerékpárút hálózat koncepciója, a használhatóság (folytonosság) megteremtése érdekében, megköveteli **Garibaldi utcában** és a **Károly király utcában** lévő hálózati elemek összekapcsolását. A kézenfekvő megoldás a **Csata utca** lenne, ott azonban a

gépjárműforgalom igen jelentős, ezzel együtt kerékpárút kialakításához nem áll rendelkezésre elegendő hely, tehát helyette más megoldást kell találni.

- **Törökbálinti utca**

Megvalósítható vonalvezetési alternatívát kínál a már említett tervezett szervízút, Törökbálinti utcához való kapcsolódása. A **Törökbálinti utca**, a *szervízúttól a Forrás utcáig* terjedő szakaszán 2m széles kerékpárút létesíthető, az úttest nyugati oldalán. Ennek folytatásaként a kerékpárút a Forrás utca déli – majd annak elkanyarodását követően nyugati – oldalán halad tovább. Az utca, Károly király utcával párhuzamos szakaszán jelenleg murvával felszórt, 45°-os parkolók találhatók, az ott haladó kerékpárút megvalósítása érdekében azok megszüntetése szükséges. (20. ábra)

- **Forrás utca**

A **Forrás utcában** futó kerékpárúthoz kapcsolódik a Károly király út keleti oldalán, jelenleg gyalogosjárdán kialakítandó, közös használatú gyalogos- és kerékpárút. A járda szélessége és burkolata nem indokol átépítést, a megváltozott funkcióra elegendő jelzőtáblával felhívni a figyelmet. A *Károly király út – Csata utca csomópont* kerékpárút szabványos átvezetésére nem alkalmas, átépítésére nincs lehetőség. A kerékpárút hálózat folytonossága érdekében azonban a kerékpáros forgalom csomóponton való átvezetése szükséges, ez a jelenleg is meglévő gyalogátkelőhelyeken és gyalogosjárdán történhet meg.

Hivatalos szabvány szerinti kerékpárút átvezetés a csomópontban nem valósítható meg - a kerékpárosokat figyelmeztetni kell, hogy a gyalogátkelőket az ilyenkor érvényes KRESZ szabályok értelmében, járművükről leszállva használhatják. (20. és 21. ábra)

- **Károly király út**

A **Károly király út** nyugati oldalán közös gyalogos- és kerékpárút kerül kialakításra. A meglévő gyalogosjárda kibővítésére nincs lehetőség, ám 2,5 m-es szélessége alkalmassá teszi a funkció ellátására. A járdán számos, jelzőtáblát tartó oszlop található, ám kritikus keresztmetszet-csökkenést nem okoznak, különösen, hogy a járda gyalogosforgalma igen csekély. Az M1-M7 közös autópálya szakasz felett található felüljáró körforgalmat elérve, a kerékpárút még inkább (kb. 1,5 m-re) beszűkül. A már említett kismértékű gyalogosforgalom, valamint az autópályán való átvezetés lehetőségeinek rendkívül kis száma miatt az útvonal ennek ellenére is a kerékpárút hálózat szerves része kell, hogy maradjon. A szakaszon a szembejövő kerékpáros forgalomra és a szűk keresztmetszetre külön jelzőtáblával kell felhívni az útvonalat használók figyelmét. (20. ábra)

- **M1-M7 közös autópálya szakasz feletti felüljáró, és az attól délre található körforgalmú csomópont**

A **M1-M7 közös autópálya szakasz feletti felüljáró** és az attól délre található körforgalmú csomópont között szintén a meglévő járda funkcionál gyalogos- és kerékpárútként, amelynek szélessége 2,5m, bővítése nem megoldható. A csomóponton a kerékpárút a jelenlegi gyalogátkelőhely mellett átvezethető. A körforgalom és a Raktár utca között a meglévő járda 3m szélességűre bővíthető a mellette található zöldfelület rovására. A körforgalmi felüljárón futó gyalogos- és kerékpáros felület kiszélesítése távlatilag megvizsgálandó. (21. ábra)

- **Csillag utca - Szegfű utca – Őszibarack utca**

A **Csillag utca**, Kertész utca – Szegfű utca közötti szakasza, alacsony gépjárműforgalma miatt kerékpározásra alkalmas, külön kerékpárút kialakítása nem szükséges.

A **Szegfű utca** észak-nyugati, kb. 50m-es szakasza jelenleg egy kb. 2m széles gyalogosutca. Bár ennek kiszélesítése nem lehetséges, a gyalogos forgalom az utcában nem olyan mértékű, hogy a kerékpáros forgalom erre vezetése tényleges problémát okozhatna. A Szegfű utca kiszélesedő, kelet-nyugati irányú részén már gépjárműforgalom is megjelenik, ám annak nagysága nem jelentős, ezért az utca alkalmas kerékpározásra. (1. ábra)

A Szegfű utca és a Tavasz utca között a hálózat az **Őszibarack utcában**, kb. 20m hosszan átvezetett. Ez az elkeskenyedő útszakasz a gépjármű közlekedés szempontjából jelenleg is igen veszélyes, nehezen belátható; erre az autósokat számos jelzőtáblával és útburkolati jelekkel figyelmeztetik. Az út nyugati oldalán jelenleg található gyalogosjárda szabvány által előírt kibővítésére nincs lehetőség, ám az úttól elválasztó sövény eltávolításával, és a Szegfű utcai árok részleges lefedésével, az átkelési szakasz biztonsága és használhatósága tovább növelhető ebben a csomópontban.

A nehézkes vonalvezetést az indokolja, hogy a tervezett kerékpárút hálózat koncepciója megköveteli a Kertész utca és a Tavasz utca összekötését, hiszen annak folytonosságát a használhatóság érdekében biztosítani kell.

A fent tárgyalt, **Csillag utca - Szegfű utca – Őszibarack utca útvonal** kézenfekvő alternatívája lehetne az **Ősz utcán - Őszibarack utcán haladó változat**. Ezen nyomvonal Őszibarack utcai szakasza azonban beláthatóság és keresztmetszet szempontjából még előnytelenebb, ráadásul hosszabb szakaszon fut az Őszibarack utcában, ezért döntöttünk a fent tárgyalt, potenciálisan kevesebb veszélyt hordozó útvonal mellett. (1. ábra)

- **Tavaszi utca**

A **Tavaszi utcában**, az úttest déli oldalán, út mentén vezetett kerékpárút alakítható ki, 2m szélességben. A szükséges útfelületet a jelenlegi zöldterületből kell elvenni, a gépkocsik által használt útpálya leszűkítése nem szükséges. A **Tavaszi utca** átépítést figyelembe véve, annak déli ága mentén a kerékpárút (szélessége 2m) a Clementis László utcáig továbbvezethető. (1. és 2. ábra)

- **Clementis László utca**

A **Clementis László utcában** az úttesttel párhuzamosan, attól keletre található szervízúton, burkolaton vezetett kerékpárút valósítható meg. A kerékpárút Arany János utca felé, úttesten való átvezetése a Nyár utca vonalában megvalósítható, már önálló kerékpárútként. (2. ábra)

- **Arany János utca**

Az **Arany János utcán** annak szűk keresztmetszete miatt, jelenlegi funkciója megtartásával, kerékpárút nem vezethető át. Az utca, gépjármű forgalom elől való lezárását, gyalogos utcává való átalakítása javasolt. Az intézkedés eredményeképpen az utcából kiszoruló, nem túl jelentős átmenő gépkocsiforgalom a Dózsa György utcára terelődhet át. Az **Arany János utca Stefánia utca felé eső**, kiszélesedő, kb. 30m-es szakaszán az úttesttől északra lévő járda kibővítésével 3m széles gyalogos- és kerékpárút valósítható meg.

(2. ábra)

- **Stefánia utca**

A **Stefánia utcában** az Arany János utcától a már említett, autópályával párhuzamos, tervezett szervízútig, út mentén vezetett, 2m-es burkolatszélességű kerékpárút halad az út keleti oldalán. Az Arany János utca – Dózsa György utca közti szakaszon, az óvoda mellett jelenleg gyalogosok által ritkán használt gyalogosjárda található, amelynek helyén 2m széles, elválasztás nélküli gyalogos- és kerékpárút valósítható meg. A továbbiakban, egészen a szervízútig, a tervezett kerékpárút jelenlegi zöldterületeken halad.

Az **Arany János utca – Szabadság út közé eső szakaszon** kerékpárút – helyhiány miatt - nem kialakítható. Az útszakasz fontos része lenne a tervezett kerékpárút hálózatnak, ám ott semmilyen kijelölt kerékpáros átvezetés nem oldható meg. Ezt a hálózati hiányosságot a jövőben feltétlenül ki kell javítani. (2. és 8. ábra)

- **Nefelejcs utca**

A **Nefelejcs utca** teljes hosszában kerékpárút kijelölése nem lehetséges. A probléma oka, a Stefánia út északi részéhez hasonlóan, itt is a rendelkezésre álló hely hiánya. Így a Farkasréti úton, illetve a Nefelejcs utca északi szakaszán futó kerékpárutak nem kapcsolódnak a kerékpárút hálózat Szabadság úttól délre található elemeihez. A tervezett kerékpárút hálózat folytonossága ezáltal nem valósul meg, ezért a hálózat ezen hiányosságának pótlása távlatilag mindenképpen szükséges. (2., 3. és 4. ábra)

- **Farkasréti út**

A **Farkasréti út Felső határút – Thököly utca közé eső szakaszán** az úttest déli oldalán út menti kerékpárút kerül kialakításra. A kerékpárút szélessége 1,8m, a **Szerelő utca - Thököly út közti szakaszon** 1,6m. A Farkasréti út mindkét oldalán vízelvezető árok húzódik. A kerékpárút megépítéséhez az út legnagyobb részén a déli oldalon található árok befedése szükséges.

A Farkasréti út **Thököly utca – Naphegy utca közötti szakaszán** helyszűke miatt kerékpárút építésére nincs lehetőség, ezért itt a kerékpáros forgalom a környező mellékutcákba van terelve. A kerékpározásra alkalmas Thököly utca eléréséhez az úttesten való átvezetés szükséges, ez a meglévő gyalogátkelőhely mentén megoldott.

A Farkasréti út **Nefelejcs utca – Naphegy utca közé eső szakaszának** déli oldalán 2m széles kerékpárút kerül kialakításra. Az út északi oldalán úttestre merőleges parkolás van, a kiépített parkolóhelyek nagy része az itt található panzió vendégei számára fenntartott. A napközbeni parkolás a területen olyan mértékű, hogy a kijelölt parkolóhelyről kiszoruló gépjárműveket tulajdonosaik az úttest másik oldalán, párhuzamos parkolással, a tervezett kerékpárút helyén lévő, jelenleg zöldfelületen tárolják. Lényeges, hogy az itt építendő kerékpárutat olyan módon kell az úttesttől elválasztani, hogy a gépkocsivezetőknek ne legyen lehetőségük a kerékpárútra parkolni. (3., 4. és 5. ábra)

Amint már említettük, a Farkasréti út **Thököly utca – Naphegy utca közötti szakaszán** helyszűke miatt kerékpárút építésére nincs lehetőség, ezért ezen a szakaszon az úttól északra található utcákba kell a kerékpáros forgalmat terelni. Az itteni, kertes házas területen található kis forgalmú utcák kerékpározásra alkalmasak, azokban kerékpárút kijelölésére nincs szükség. Az így ajánlott kerékpáros útvonal a Farkasréti út - Thököly utca – Bányász utca – Kökény utca – Halom utca – Diófa utca – Naphegy utca - Farkasréti út. A Naphegy utca, Diófa utca – Farkasréti út közé eső, kb. 50m-es szakaszán kerékpárút építésére nincs lehetőség. Forgalma már kicsivel nagyobb a többi utcáénál, ám az még így sem mondható jelentősnek, így az utca kerékpározásra alkalmasnak minősül.

A Farkasréti út –Nefelejcs utca összekötésére esetleges alternatívát jelenthet a Zichy Péter utca alatti kis utcákon (közökön) való átvezetés is, amelyek mindegyike kerékpározásra alkalmas utcának minősíthető. (4. ábra)

- **Baross utca**

A **Baross utca** déli oldalán, a Stefánia úti vonalhoz kapcsolódva, út mentén vezetett kerékpárút létesül. Kiépítéséhez a Deák Ferenc utcánál a vízelvezető árok befedése szükséges. A Károly király utcai csomóponttól az út déli oldalán a kerékpárút tovább nem vezethető, ezért a csomópontnál a kerékpárút északi oldalra való átvezetése szükséges, ami – amennyiben a csomópont geometriája ezt lehetővé teszi - a meglévő gyalogátkelőhelyek mentén megvalósítható. Ellenkező esetben a csomópontot elérve, a hivatalosan kijelölt kerékpárút véget ér, majd a kereszteződés másik oldalán folytatódik tovább. **Hivatalos szabvány szerinti kerékpárút átvezetés a csomópontban nem valósítható meg - a kerékpárosokat figyelmeztetni kell, hogy a gyalogátkelőket az ilyenkor érvényes KRESZ szabályok értelmében, járművükről leszállva használhatják.**

A csomópontot követő kb. 15 méteren, a kerékpárút továbbvezetése az ott meglévő párhuzamos parkolók és zöldfelület megszüntetése árán lehetséges. A kerékpárút a Komáromi utcáig a jelenlegi zöldfelületen 2m szélességben épül ki. A *Komáromi utca – Sport utca között* helyszűke miatt a kerékpárút nem vezethető, ezért folytatása a Komáromi utca keleti, majd a Kenyérgyár utca déli oldalán történhet. A kerékpárút a Komáromi utcai szakaszon a már meglévő gyalogos járda bővítésével, míg a Kenyérgyár utcai szakasz jelenleg rendezetlen terület beépítésével valósítható meg. A Kenyérgyár utca, a Sport utcát elérve, csatlakozik az ott található körforgalmú csomópont körül húzódó gyalogos- és kerékpárúthoz. Az átkelés megkönnyítése érdekében, a gyalogosjárda a csomópont teljes területén gyalogos- és kerékpárúttá bővítendő.

A *körforgalmú csomóponttól nyugat felé* haladva, egészen az *Auchan áruház*ig jelenleg is igen széles (kb. 4m) gyalogos járda található. A járda gyalogosforgalma viszonylag csekély, így a kerékpárosokat a gyalogosoktól elválasztó vonal felfestésével, átépítés nélkül gyalogos- és kerékpárúttá alakítható. Kivételt képez a csomóponttól kb. 30m-re kezdődő, mintegy 120m-es szakasz, ahol a járda keskenyebb, és az ott álló fák miatt nem is bővíthető – a kerékpárút itt a fasortól délre, a gyalogúttal párhuzamosan van vezetve. Az Auchan bevásárlóközpont bejárata előtti területen igen nagy a gyalogosforgalom, itt a gyalogosok és kerékpárosok számára egyaránt, figyelmeztető táblák kihelyezése szükséges.

A bevásárlóközpont bejáratától nyugatra, a Baross utca mentén, az áruházak dolgozóinak fenntartott parkolók találhatóak. Itt jelenleg 45°-os, illetve úttesttel

párhuzamosan kiépített parkolók találhatóak, amelyek összesen 98 gépjármű tárolását teszik lehetővé. A parkoló északi (Baross utca felőli) oldalán 1m széles gyalogosjárda húzódik, ennek 3m-re való kiszélesítése csak a kiépített parkolóhelyek rovására történhet. A tervezett kerékpárút megépítése a parkoló átépítésével is jár. A parkolás módjának úttestre merőlegesnek kell lennie, ez a legtöbb parkolóhelyet biztosító elrendezés. Az tervezett átépítéssel összesen 80 gépkocsi elhelyezése biztosítható, így a kerékpárút építéssel megszűnő parkolóhelyek száma 18db.

A parkolóktól a *Baross utca - Árok utca csatlakozásánál* kialakított körforgalomig tartó szakaszon, az út déli oldalán, rendezetlen zöldterület található. A kerékpáros forgalom itt önállóan vezetett, 2m szélességű kerékpárúton továbbvezethető.

Alternatív megoldás lehet, hogy az *Auchan áruház bejáratánál található gyalogátkelő és az Árok utca közötti szakaszon*, az úttól északra, önálló kerékpárút kerül kialakításra. A megoldás igen nagy hátránya, hogy a rendelkezésre álló keresztmetszet (a meglévő gyalogosjárdával együtt) a rendőrség épülete előtt, egy kb. 15 méteres szakaszon olyan mértékben leszűkül, hogy ott kerékpáros közlekedés nem valósítható meg. Az is az útvonal alternatíva ellen szól, hogy a megoldás két közúti átvezetéssel is járna (Auchan bejárata előtt ill. az Árok utcai körforgalmú csomóponttól kb. 80m-re).

A *Baross utca - Árok utca* csomópontban épített körforgalom körül, a meglévő gyalogosjárda, gyalogos- és kerékpárúttá bővíthető. A körforgalom észak-keleti részén található gyalogosjárda az ott található zajvédő fal miatt annyira beszűkül (kb. 1m), hogy a keresztmetszeten gyalogos- és kerékpárút a szabvány szerint nem vezethető.

A *Baross utca, Árok utca – Ibolya utca közé eső szakaszt* délről zöldterület határolja. Itt az úttest mentén sorakozó oszlopokat dél felől kerülve, út melletti kerékpárút valósítható meg (2m szélességben). (2., 9., 10. és 13. ábra)

- **Bretzfeld utca**

A ***Bretzfeld utcában***, a *Kenyérgyár utca – Lévai utca között*, az úttesttel párhuzamosan, kiépített parkoló található. A parkolóban elválasztás nélküli, 2,5m széles gyalogos és kerékpárút alakítható ki, a szükséges felületet az útburkolatból és zöldterületből együttesen biztosítva. A Lévai utcán való átvezetés a meglévő gyalogátkelőhely mentén megoldott. A *Lévai utcától a Szabadság útig terjedő szakaszon* a meglévő gyalogosjárda bővítésével 2,5m széles, közös használatú gyalogos- és kerékpárút valósítható meg. A szakasz északi részén, az itt található épületek előtt kellően széles a járda, átépítésére nincs szükség (és lehetőség); megfelelő jelzése után gyalogos- és

kerékpárútként használható. A jelenleg ott található lépcsők mellett a kerékpáros közlekedés rámpa építésével megoldható, az ehhez szükséges hely rendelkezésre áll. (11. ábra)

- **Szivárvány utca**

A **Szivárvány utca** - Baross utcában csomóponton a kerékpárút átvezetése a meglévő gyalogátkelőhely mentén megoldott. A Baross utcától az autóbusz pályaudvarig terjedő szakaszon a meglévő gyalogosjárda bővítése lehetséges, ezzel 3m széles gyalogos- és kerékpárút hozható létre. A buszpályaudvar bejáratától a Puskás Tivadar utcáig, a Szivárvány utca nyugati oldala mentén, önállóan vezetett kerékpárút vezet (2m), jelenleg zöldfelületen kialakítva. A Puskás Tivadar utca előtt a kerékpárút, Szivárvány utcán való átvezetése megoldható a kijelölt gyalogátkelőhely mellett. A további, Szabadság útig terjedő szakaszon a kerékpárút a Szivárvány utca keleti oldalán vezet. (12. ábra)

- **Árok utca**

Az **Árok utca** teljes hosszában, a meglévő járdán gyalogos- és kerékpárút alakítható ki. A gyalogos- és kerékpárút szélessége a tervek szerint 3,6 m. (13. ábra)

- **Bazsalikom utca - Bazsarózsa utca**

A **Bazsalikom utca** és a **Bazsarózsa utca** északi oldala mentén, jelenleg zöldterületen, út melletti kerékpárút alakítható ki. A tervezett kerékpárút burkolatának szélessége 2m. Az Ibolya utca – Kökőrcsin utca közötti szakaszon 2,5m széles, közös használatú gyalogos- és kerékpárút kerül kialakításra. (14. ábra)

- **Rézvirág utca, Bimbó utca**

A **Rézvirág utca** és a **Bimbó utca** is a tervezett kerékpárút hálózat fontos eleme. Mindkét utca lakóövezetben található, gépjárműforgalmuk alacsony, ezért külön kerékpárút kijelölése nem szükséges. A Rézvirág utca és a Bimbó utca egyaránt kerékpározásra alkalmasnak minősíthető. (15. ábra)

- **Virág utca**

A **Virág utca**, **Bimbó utca** – **Muskátli utca** közötti szakaszán már kiépített, 2m szélességű kerékpárút található. Mivel a **Muskátli utcától a Kaktusz utcáig** terjedő szakaszon a kerékpárút az úttest mellett nem helyezhető el, azt az itt található gázfogadó állomás, a szennyvízátemelő állomás és a parkoló felett, a Szabadság úttal párhuzamosan vezettük tovább. A megoldással a nyomvonal kikerüli a gázfogadó és a szennyvízátemelő állomást, azonban az – egyébként nem kiépített – parkolóból kis terület leválasztását igényli. Ennek oka, hogy a Szabadság út - Kaktusz utca – Virág utca csomópontba a Virág utca igen

meredeken érkezik, ezt a kerékpárút vonalvezetésénél, az ívek meghatározásánál figyelembe kell venni. (16. ábra)

- **Kaktusz utca**

A **Kaktusz utcában**, a Virág utcától déli irányban kb. 45m hosszan, az út keleti oldalán, 2m széles kerékpárút alakítható ki. Ezt követően, a kerékpárút eltávolodik az úttesttől, majd végig zöldterületen halad, egy kb. 150m hosszú szakaszon. Az ott található útelágazás előtt kerül sor a nyomvonal közúton való átvezetésére. Az elágazástól a Tó utcáig tartó szakaszon a kerékpárút az úttest nyugati oldala mentén, attól elválasztva halad, továbbra is 2m-es szélességgel. A Tó utcai csomópont előtt a Törökbálint felé való továbbhaladás érdekében újabb átvezetés szükséges, ezután a kerékpárút az úttest keleti oldalán fut tovább. (17. ábra)

- **Szabadság út**

A **Szabadság út** mentén, a Kaktusz utca becsatlakozásától a Szabadság út - Tó utca – Gyár utca csomópontig 2m széles, út melletti kerékpárút vezethető az úttest déli oldala mentén. A jelenleg zöldfelületként funkcionáló területen az úttal párhuzamos árok húzódik, a folyamatos vonalvezetéshez helyenként ennek befedése szükséges. A Gyár utcai elágazás előtt a nagy gépjárműforgalom miatt a kerékpárút Szabadság úton való átvezetése nem biztonságos. Ezen okból a kerékpárút csak a jelzőlámpás csomópontot elérve keresztezi a Szabadság utat, majd zöldterületen áthaladva, a Gyár utcát is. (16. ábra)

- **Gyár utca**

A **Gyár utca** mentén, a Neumann János utca vonaláig, az úttesttől keletre, 2m széles, út mentén vezetett kerékpárút alakítható ki. A terület jelenleg zöldterület. A katonai temető bejáratához vezető úton a kerékpárút átvezetése megoldható, a temető megkerülése nem szükséges. A közúti átvezetés a temetőtől északra található ipari terület előtt is megvalósítható, ezt követően a kerékpárút Budaörs közigazgatási határáig út menti kerékpárútként (2m szélességben) halad tovább Budakeszi irányába. (18. és 19. ábra)

- **M1-M7 autópályával párhuzamos szervízút Auchan áruház alatti szakasza**

Önállóan vezetett kerékpárút valósítható meg az Ibolya utca vonalától kelet-nyugati irányban, az *M1-M7 autópályával párhuzamosan tervezett szervízút* mentén. A tervezett utat egy, az Ibolya utca folytatásának is tekinthető ösvényen megépített, kb. 45m hosszú kerékpárút kapcsolja össze a Bazsalikom utcában haladó hálózati elemmel. Ugyanitt csatlakozik egy, az autópálya felett átívelő - tervezett – hídon átvezetett kerékpárút, amely a

tervezett kerékpárút hálózat autópályától délre található elemeivel teremt kapcsolatot. A tárgyalt útvonal a Decathlon, Ikea, és Auchan áruházak parkolóitól délre kerül kiépítésre, 2m-es burkolatszélességgel, mintegy 1300m hosszan. Az Auchan bevásárlóközpont parkolójának dél-keleti sarkánál a kerékpárút északnak fordul. A bevásárlóközpont keleti oldala mentén futó utat követve éri el a kerékpárút a Sport utcában kialakított körforgalmat. A körforgalomtól kb. 70m-re, az önálló kerékpárút eléri az addig kiépített gyalogos járdát. A meglévő járdából, megfelelő szélessége és burkolata miatt, átépítés nélkül gyalogos- és kerékpárút alakítható ki, amely csatlakozik a Sport utcában haladó, jelenleg is létező gyalogos- és kerékpárúthoz.

A Baross utca és a tárgyalt kerékpárút között a Baross utca – Árok utca körforgalmú csomóponttól a Decathlon áruház parkolójához vezető út nyugati oldalán kiépítendő, 2m széles kerékpárút teremt kapcsolatot (14., 22. és 24. ábra)

- **Sport utca**

A **Sport utcában**, a Baross utcai körforgalmú csomópont és az autópálya felett átvezető felüljáró között, jelenleg is meglévő elválasztott gyalogos- és kerékpárút van kiépítve. Ennek folytatásaként, a meglévő gyalogos járda kibővítésével 3m széles gyalogos- és kerékpárút valósítható meg, amely Budaörs közigazgatási határáig, a Méhecske utcáig tart. Innen Törökbálint felé önállóan vezetett kerékpárút tervezhető, annak vizsgálata azonban már nem képezi e tanulmányterv tárgyát. (22. ábra)

- **Szilvás területe**

A Szilvás területén, Budaörs közigazgatási határa mentén haladó földúttal párhuzamosan, jelenlegi zöldterületen, önálló kerékpárút létesíthető, 2m szélességben. A kerékpárút a Sport utcától mintegy 1500m hosszan halad. Az autópályán való átvezetés az Ibolya utca meghosszabbításában egy, jelenleg csak tervszinten létező híd segítségével oldható meg, de annak pontos elhelyezkedése még nem ismert. A kerékpárút a tervek szerint a hídon átvezetve csatlakozik az autópályától északra található kerékpárút hálózathoz. (23. és 25. ábra)

- **Károly király út**

A **Károly király útból** a vasúti vágányok felé elágazó, észak-déli irányú gyalogút gyalogos- és kerékpáros járdává alakítható (szélessége 3m). Az út egy, a sínek alatt átvezető, kb. 2m széles aluljáróba torkollik, amely a vasúti vágányok alatti átjutást biztosítja. Az aluljáróba kerékpárral lejutni - a nagy szintkülönbség és a meglévő rámpa meredeksége miatt – nehézkes, ennek kijavítása hosszabb kivezető rámpa építését követeli meg, amire ezen az oldalon elegendő hely áll rendelkezésre. (21. ábra)

- **Vasútsor utca**

Az aluljáró déli kivezetésénél szintén kerékpárosok által is használható rámpa építése szükséges. Az itt található Vasútsor utca első, kb. 130m-es szakaszán a meglévő gyalogosjárda közös használatú gyalogos- és kerékpárúttá építhető át. Ennek szélessége a korlátozott beépíthetőség miatt csak 2m, de a kis gyalogos forgalom miatt ez az érték még megengedhető. A **Vasútsor utca** további, Vasút utcáig tartó szakasza kerékpározásra alkalmas utcának minősül. Járműforgalma csekély, ám a kerékpáros közlekedés biztonságának komfortjának biztosítása érdekében (is) a burkolaton található kátyúk kijavítása javasolt. (21. és 26. ábra)

- **Méhecske utca**

A **Méhecske utca** kelet-nyugati irányú, harántoló útvonalként a tervezett hálózat fontos elemének számít. Az utca gépjárműforgalma kicsi, szélessége megfelelő, benne családi házak találhatóak, így kerékpározásra alkalmas utcának minősíthető.

(22. és 26. ábra).

- **Vasút utca**

A **Vasút utcában**, a vasúti vágányok alatt átvezető aluljáró és a Seregély utcai körforgalmú csomópont közötti szakaszon, az út déli oldalán, gyalogos- és kerékpárút kerül kialakításra. A Vasút utcán való átvezetés a meglévő gyalogátkelők mellett megoldott, a jelenleg is létező gyalogosjárda kis mértékű bővítésével 3m széles gyalogos- és kerékpárút építhető. A Seregély utcai csomópontot a kerékpárút a meglévő gyalogátkelők mellett, délről kerüli meg. A Vasút utca, *Seregély utca – Nádas utca közé eső szakasza* teljes egészében átépítésre kerül, a meglévő terveken szereplő gyalogosjárda módosításával 3m széles gyalogos- és kerékpárút valósítható meg. (21., 29. és 30. ábra)

- **Kinizsi utca – Repülőtéri út – Kamaraerdei út csomópont**

A Kamaraerdei út – Vasút utca – Nádas utca csomópontban a jövőben végleges körforgalom épül, aminek nyugati oldalán gyalogos- és kerékpárút fut majd a Kinizsi utca – Repülőtéri út – Kamaraerdei út csomópontig. A kerékpárút a vasúti híd alatti áthaladva 2m-re szűkül. A csomóponton való átvezetés a meglévő gyalogátkelőhelyek mellett megoldott.

(29. ábra)

- **Repülőtéri út**

A **Repülőtéri út** déli oldalán 2m széles, út melletti kerékpárút vezethető, amely Budaörs határát átlépve csatlakozik a Kőérberki út mentén jelenleg is kiépített kerékpárúthoz. (29. ábra)

- **Seregély utca**

A **Seregély utca**, *Vasút utcától a Kőérberki patakon átívelő hídig* terjedő szakaszán, út melletti kerékpárút építhető, 2m szélességben. A kerékpárút az úttest nyugati oldala mentén, jelenlegi zöldterületen halad. A hidat elérő kerékpáros forgalom az azon kialakított, 2m széles gyalogjárda van terelve. A hídon, kialakított járda 3 m-es kiszélesítése nem lehetséges, ám gyalogosforgalma csekély, ezért a keresztmetszet szűkülése a gyalogos- és kerékpáros közlekedésben nem okoz problémát. (30. ábra)

- **Hosszúréti patakkal párhuzamos kerékpárút**

A **Hosszúréti patakkal párhuzamosan**, a *Temető utca és az Eperfa utca között* 2m széles, önállóan vezetett kerékpárút kiépítésre van lehetőség. A Seregély utca – Kolozsvári utca – Beregszászi utca körforgalmú csomóponton a kerékpárút a meglévő gyalogátkelőhely mellett van átvezetve. A területen jelenleg zöldfelület található. A kerékpárút az Eperfa utcán – amely teljes egészében zöldfelület – keresztül a Kolozsvári utcára van kivezetve.

(27. és 28. ábra)

- **Kolozsvári utca**

A **Kolozsvári utca**, *Eperfa utca – Kamaraerdei út közé eső szakaszán* út melletti kerékpárút kerül kialakításra. A nyomvonal az úttest északi oldalán, jelenlegi zöldfelületen halad, szélessége 2m.

A kerékpárút Kamaraerdei úton való átvezetését követően, kb. 40m-en keresztül a Susulyka utcáig, az út mentén halad tovább (szélessége 2m). A Susulyka utcában kialakított kerékpárút, Budaörs közigazgatási határát elhagyva, csatlakozik a Kőérberek területén kijelölt kerékpárút hálózathoz. (28. ábra)

4. A KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT BŐVÍTÉSÉNEK TÁVLATI LEHETŐSÉGEI

A tanulmányterv vizsgálatának központjában Budaörs középtávon tervezett kerékpárút hálózata áll, a településszerkezeti terv alapján kialakított koncepció a várost feltáró kerékpárút hálózat gerinc elemeit határozza meg. A középtávú tervek megvalósulását követően a hálózat, a szélesebb körű lefedettség érdekében azonban tovább bővíthető. A távlatban megvalósítandó, a gerinchálózatot kiegészítő kerékpárutak a település kerékpáros közlekedés általi minél alaposabb feltárását biztosítják. Az ábrázolt távlati kerékpárút nyomvonalváltozatok csupán hozzávetőlegesek, részletesebb vizsgálatuk jelen tanulmánytervben nem szerepel.

Külön kiemelendő a Szabadság úton vezetendő nyomvonal. A Szabadság út áthalad a tulajdonképpeni intézményi és városközponton, amelynek kerékpáros megközelítésének biztosítása, hálózatba kapcsolása elengedhetetlen lenne. A rendkívül nagyfokú beépítés és a – főútra és a vele párhuzamosan futó szervizutakra egyaránt jellemző - igen nagymértékű gépkocsiforgalom miatt, jelentős átépítések nélkül, kerékpárút nem vezethető. Mindezek mellett a Szabadság út bevonása Budaörs kerékpárút hálózatába mindenképpen elsődleges prioritásúnak mondható.

Másik, igen fontos eleme lenne a hálózatnak a Nefelejcs utca, Farkasréti út – Szabadság út közé eső, ill. a Stefánia utca, Szabadság út – Baross utca közötti szakasza. A nyomvonal, gerinc hálózati elemként, már szerepel a tervezett kerékpárút hálózat koncepciójában, ám az átalakításokhoz szükséges hely hiányában ott kerékpárút nem építhető. Észak- déli összekötő funkciója azonban az összefüggő hálózat megépülésében nagy szerepet játszik, ezért távlati tervezése és kivitelezése feltétlenül indokolt.

A távlatban tervezett kerékpárút nyomvonalak az 1. sz. mellékleten láthatóak.