

# VESZPRÉM KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

2016.06.07



# PROURBE

TAPASZTALAT TUDÁS KREATIVITÁS

# Veszprém MJV kerékpárforgalmi hálózati terve

1.0 verzió

Dátum: 2016. június 7.

Megrendelő: Veszprém MJV önkormányzata

Készítette: Pro Urbe Kft.

Varga Zsolt

Zábrádi Zsolt

Dulicz László

Imecs Anikó

Egyházi Ferenc

**TARTALOMJEGYZÉK:**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Vezetői összefoglaló .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>2. Bevezető .....</b>   | <b>11</b> |
| <b>3. Helyzetértékelés.....</b>  | <b>12</b> |
| <b>3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása.....</b>                | <b>12</b> |
| <b>3.2. Vizsgált terület bemutatása.....</b>                                       | <b>12</b> |
| 3.2.1. Forgalomvonzó létesítmények.....  | 13        |
| 3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe.....  | 14        |
| <b>3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete .....</b>                                 | <b>21</b> |
| 3.3.1. A beavatkozási terület kerékpározhatósága.....                              | 21        |
| 3.3.2. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények.....                                 | 30        |
| 3.3.3. Értékelés és problématerkép.....  | 42        |
| <b>3.4. Közbringa .....</b>  | <b>45</b> |
| <b>3.5. Szervezeti-működési háttér .....</b>                                       | <b>45</b> |
| <b>3.6. A fejlesztési terület kijelölése .....</b>                                 | <b>45</b> |
| <b>4. A fejlesztési lehetőségek felmérése .....</b>                                | <b>48</b> |
| <b>4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz .....</b>                          | <b>48</b> |
| 4.1.1. Nemzetközi dokumentumokhoz való illeszkedés .....                           | 48        |
| 4.1.2. Országos dokumentumokhoz való illeszkedés .....                             | 49        |
| 4.1.3. Regionális és megyei dokumentumokhoz való illeszkedés.....                  | 54        |
| 4.1.4. Települési dokumentumokhoz való illeszkedés.....                            | 57        |
| <b>4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....</b>                       | <b>65</b> |
| 4.2.1. Kerékpározási szokások várható alakulása .....                              | 65        |
| 4.2.2. Forgalomvonzó létesítmények várható alakulása .....                         | 66        |
| 4.2.3. Vizsgált terület kötöttségei.....   | 70        |
| <b>4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei .....</b> | <b>70</b> |
| 4.3.1. Iparváros-Nyugat .....  | 73        |
| 4.3.2. Iparváros-Kelet.....  | 75        |
| 4.3.3. Dózsaváros-Temetőhegy .....   | 76        |
| 4.3.4. Dózsaváros-Pajtakert .....  | 77        |
| 4.3.5. Belváros .....  | 81        |
| 4.3.6. Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy .....                                 | 84        |
| 4.3.7. Bakonyalja.....   | 88        |
| 4.3.8. Haszkovó.....   | 89        |
| 4.3.9. Újtelep-Kelet.....  | 91        |
| 4.3.10. Újtelep-Nyugat.....  | 93        |
| 4.3.11. Cholnokváros .....   | 95        |
| 4.3.12. Füredidomb .....   | 99        |
| 4.3.13. Egyetemváros .....   | 102       |
| 4.3.14. Egry József lakótelep és környéke .....                                    | 106       |
| 4.3.15. Jeruzsálemhegy.....  | 109       |
| 4.3.16. Kádárta .....  | 113       |

|  |            |
|--|------------|
| 4.3.17. Gyulafirátót.....  | 115        |
| 4.3.18. Szabadságpusztá.....   | 117        |
| 4.3.19. Egyéb területek.....   | 118        |
| <b>4.4. Kerékpáros adatgyűjtés.....</b>  | <b>120</b> |
| <b>5. A tervezett fejlesztések bemutatása.....</b>   | <b>121</b> |
| <b>5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései.....</b>  | <b>121</b> |
| 5.1.1. Kerékpárosbarát városrészek fejlesztései.....   | 122        |
| 5.1.2. Más településeket, vagy lakott területen kívüli lakott településrészeket összekötő kerékpáros fejlesztések..... | 128        |
| 5.1.3. Egyéb kapcsolódó infrastruktúra fejlesztések.....   | 132        |
| 5.1.4. Fejlesztések összefoglalása.....  | 134        |
| <b>5.2. Közbringa.....</b>   | <b>135</b> |
| <b>5.3. Szervezeti-működési háttér.....</b>  | <b>135</b> |
| <b>5.4. Kerékpáros adatgyűjtés.....</b>  | <b>135</b> |
| <b>5.5. Kísérő intézkedések.....</b>   | <b>136</b> |
| <b>6. Megvalósítás.....</b>  | <b>138</b> |



**ÁBRAJEGYZÉK:**

|  |    |
|--|----|
| 1-1. ábra: Meglévő kerékpárhálózat értékelése .....  | 8  |
| 1-2. ábra: Meglévő állapot problématerképe .....   | 9  |
| 1-3. ábra: Tervezett kerékpáros fejlesztések .....   | 10 |
| 3-1. ábra: Veszprém központi belterület magassági viszonyai .....  | 12 |
| 3-2. ábra: Közlekedést használók átlagos országos megoszlása közlekedési mód szerint.....  | 14 |
| 3-3. ábra: Foglalkoztatottak munkahelyre közlekedés módja szerinti megoszlás településtípusonként .....                                    | 15 |
| 3-4. ábra: Aktivitás és utazási módok kapcsolata.....  | 16 |
| 3-5. ábra: Közlekedési módok megoszlása a munkáltatói interjúk alapján .....   | 16 |
| 3-6. ábra: A módválasztási szempontok fontossága a az egyes közlekedési módot használók számára .....                                      | 17 |
| 3-7. ábra: Kerékpárral közlekedők nem szerinti megoszlása .....  | 17 |
| 3-8. ábra: Kerékpárral közlekedők kor szerinti megoszlása .....  | 17 |
| 3-9. ábra: Kerékpárral közlekedők utazás gyakorisága szerinti megoszlása .....   | 18 |
| 3-10. ábra: Kerékpárral közlekedők utazás célja szerinti megoszlása.....   | 18 |
| 3-11. ábra: Kerékpárral közlekedők személygépkocsi birtoklás szerinti megoszlása .....   | 18 |
| 3-12. ábra: Hold utca – Kádártai út csomópont kerékpáros forgalma délelőtt (6:30-10:30 között) és délután (14:00-18:00 között) .....       | 19 |
| 3-13. ábra: Almádi út – Simon István utca csomópont kerékpáros forgalma délelőtt (6:30-10:30 között) és délután (14:00-18:00 között) ..... | 20 |
| 3-14. ábra: Jutasi út – Kopácsi út csomópont kerékpáros forgalma délelőtt (6:30-10:30 között) és délután (14:00-18:00 között) .....        | 20 |
| 3-15. ábra: Közúti forgalmi viszonyok alakulása (2019) .....   | 24 |
| 3-16. ábra: Balesetek alakulása .....  | 25 |
| 3-17. ábra: A kerékpározástól visszatartó erők a vizsgálat szerint.....  | 26 |
| 3-18. ábra: Kerékpártárolás megoldásai (előtérben kerékpártámasztó keret, háttérben kerékpárőrző rekesz) .....                             | 28 |
| 3-19. ábra: Veszprém területére jellemző kerékpártárolók.....  | 29 |
| 3-20. ábra: Veszprém térségében található kerékpáros útvonalak .....   | 31 |
| 3-21. ábra: 1. Házgyári úti kerékpáros létesítmény .....   | 32 |
| 3-22. ábra: 2. Görgy Artúr úti kerékpáros létesítmény .....  | 33 |
| 3-23. ábra: 3. Kádártáról bevezető kerékpárút külterületi szakasz .....  | 34 |
| 3-24. ábra: 3. Kádártáról bevezető kerékpárút belterületi szakasz .....  | 34 |
| 3-25. ábra: Hold u. és Nap u. ....   | 35 |
| 3-26. ábra: 4. Belső körgyűrű, keleti oldala Cholnoky városrész.....   | 36 |
| 3-27. ábra: 4. Belső körgyűrű, Stadion utca .....  | 36 |
| 3-28. ábra: 5. Belső gyűrű nyugati oldala, Hóvirág lakótelep.....  | 37 |
| 3-29. ábra: 5. Belső gyűrű nyugati oldala, Wartha Vince utca .....   | 38 |
| 3-30. ábra: 6. Almádi út belső szakasza.....   | 38 |
| 3-31. ábra: 7. Veszprém – Balatonalmádi kerékpárút (Almádi út déli szakasza) .....   | 39 |

|   |     |
|---|-----|
| 3-32. ábra: 7. Veszprém – Balatonalmádi kerékpárút segélyesüllyesztési probléma .....               | 39  |
| 3-33. ábra: 8. Déli iparterületet feltáró kerékpárút .....  | 40  |
| 3-34. ábra: 9. Erzsébet sétány .....  | 40  |
| 3-35. ábra: 10. Nemesvámosi kerékpárút veszprémi bevezető szakasza .....                            | 41  |
| 3-36. ábra: 11. Séd patak menti kerékpárút .....  | 41  |
| 3-37. ábra: Veszprém városrészi lehatárolások .....   | 46  |
| 4-1. ábra: Veszprém környékének kivágata az OTrT szerkezeti tervlapjából.....                       | 53  |
| 4-2. ábra: Veszprém MJV kerékpáros közlekedését érintő megyei projektek.....                        | 55  |
| 4-3. ábra: Veszprém környékének kivágata a megyei szerkezeti tervlapjából .....                     | 56  |
| 4-4. ábra: ITS célja, fejlesztési területek és vezér projektek .....                                | 59  |
| 4-5. ábra: Veszprém kerékpáros koncepciója szerinti középtávú hálózati elemek.....                  | 61  |
| 4-6. ábra: Kivágat a településszerkezeti tervből .....  | 63  |
| 4-7. ábra: Tervezett beavatkozások célterületei.....  | 67  |
| 4-8. ábra: IMCS kapcsán tervezett közösségi közlekedési hálózat és a meglévő kerékpáros hálózat ..  | 69  |
| 4-9. ábra: Közút mellett vezetett kerékpárút mellérendelt út keresztezésének elvi kialakítása ..... | 71  |
| 4-10. ábra: Iparváros-Nyugat városrész lehatárolás .....  | 73  |
| 4-11. ábra: Iparváros-Kelet városrész lehatárolás.....  | 75  |
| 4-12. ábra: Dózsaváros-Temetőhegy városrész lehatárolás .....                                       | 76  |
| 4-13. ábra: Dózsaváros-Pajtakert városrész lehatárolás .....  | 77  |
| 4-14. ábra: Belváros városrész lehatárolás .....  | 81  |
| 4-15. ábra: Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy városrész lehatárolás.....                        | 84  |
| 4-16. ábra: Bakonyalja városrész lehatárolás.....   | 88  |
| 4-17. ábra: Haszkovó városrész lehatárolás.....   | 89  |
| 4-18. ábra: Újtelep-Kelet városrész lehatárolás .....   | 91  |
| 4-19. ábra: Újtelep-Nyugat városrész lehatárolás.....   | 93  |
| 4-20. ábra: Cholnokváros városrész lehatárolás .....  | 95  |
| 4-21. ábra: Füredidomb városrész lehatárolás.....   | 99  |
| 4-22. ábra: Egyetemváros városrész lehatárolás .....  | 102 |
| 4-23. ábra: Egry József lakótelep és környéke városrész lehatárolás .....                           | 106 |
| 4-24. ábra: Jeruzsálemhegy városrész lehatárolás.....   | 109 |
| 4-25. ábra: Kádárta városrész lehatárolás.....  | 113 |
| 4-26. ábra: Gyulafirátót városrész lehatárolás.....   | 115 |
| 4-27. ábra: Szabadságpuszta városrész lehatárolása .....  | 117 |
| 5-1. ábra: Hosszúidejű kerékpártárolás megoldására példa .....                                      | 133 |
| 5-2. ábra: Ajánlott forgalomszámláló pontok helyei.....   | 136 |

**TERVJEGYZÉK:**

|   |     |
|---|-----|
| 1. tervlap: Forgalomvonzó létesítmények.....                              | 13  |
| 2. tervlap: Baleseti góctérkép .....                                      | 24  |
| 3. tervlap: Kerékpározást akadályozó infrastruktúra jellegű tényezők..... | 26  |
| 4. tervlap: Közösségi közlekedési- és kerékpáros hálózat kapcsolata.....  | 29  |
| 5. tervlap: Meglévő kerékpáros hálózat.....                               | 32  |
| 6. tervlap: Kerékpárhálózat értékelése .....                              | 44  |
| 7. tervlap: Problématérkép .....  | 45  |
| 8. tervlap: Veszprém MJV kerékpáros koncepciója .....                     | 61  |
| 9. tervlap: Kerékpáros fejlesztések .....                                 | 134 |

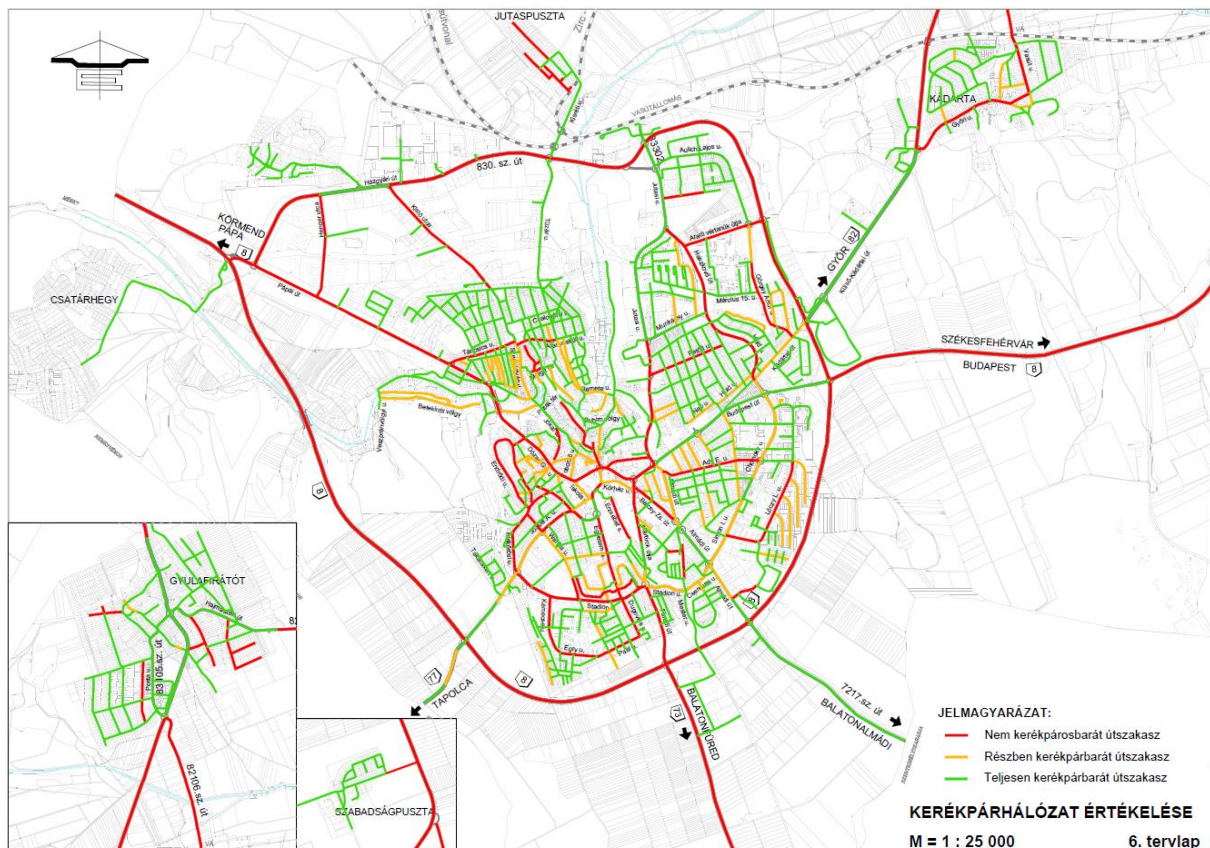
**TÁBLÁZATJEGYZÉK:**

|  |     |
|--|-----|
| 3-1. táblázat: Meglévő kerékpáros létesítmények adatai .....   | 32  |
| 3-2. táblázat: Kerékpárforgalmi létesítmények alkalmazási lehetősége .....                               | 43  |
| 4-1. táblázat: Veszprém településfejlesztési koncepció célrendszere .....                                | 57  |
| 4-2. táblázat: Közlekedéssel kapcsolatos Veszprém MJV által vállalt TOP indikátorok célértékei .....     | 61  |
| 4-3. táblázat: A gazdasági program ideje alatt megvalósítandó kerékpáros fejlesztéseket .....            | 64  |
| 4-4. táblázat: Az építmények rendeltetésszerű használatához elhelyezendő kerékpártárolók szám ..         | 72  |
| 4-5. táblázat: Iparváros-Nyugat városrész fejlesztési lehetőségei .....                                  | 73  |
| 4-6. táblázat: Pápai kerékpáros fejlesztésének lehetőségei .....   | 74  |
| 4-7. táblázat: Iparváros-Kelet városrész fejlesztési lehetőségei .....                                   | 75  |
| 4-8. táblázat: Dózsaváros-Temetőhegy városrész fejlesztési lehetőségei .....                             | 77  |
| 4-9. táblázat: Dózsaváros-Pajtakert városrész fejlesztési lehetőségei .....                              | 80  |
| 4-10. táblázat: Belváros városrész fejlesztési lehetőségei .....   | 83  |
| 4-11. táblázat: Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy városrész fejlesztési lehetőségei .....            | 85  |
| 4-12. táblázat: Jutasi út északi szakasza (Munkácsy u.-vasútállomás között) fejlesztési lehetőségei ..   | 86  |
| 4-13. táblázat: Jutasi út déli szakasza (Munkácsy u.-Bagolyvári u. között) fejlesztési lehetőségei ..... | 87  |
| 4-14. táblázat: Bakonyalja városrész fejlesztési lehetőségei .....                                       | 88  |
| 4-15. táblázat: Haszkovó városrész fejlesztési lehetőségei .....   | 90  |
| 4-16. táblázat: Újtelep-Kelet városrész fejlesztési lehetőségei .....                                    | 92  |
| 4-17. táblázat: Újtelep-Nyugat városrész fejlesztési lehetőségei .....                                   | 94  |
| 4-18. táblázat: Cholnokváros városrész fejlesztési lehetőségei .....                                     | 98  |
| 4-19. táblázat: Füredidomb városrész fejlesztési lehetőségei .....                                       | 102 |
| 4-20. táblázat: Egyetemváros városrész fejlesztési lehetőségei .....                                     | 106 |
| 4-21. táblázat: Egry József lakótelep és környéke városrész fejlesztési lehetőségei .....                | 108 |
| 4-22. táblázat: Jeruzsálemhegy városrész fejlesztési lehetőségei .....                                   | 112 |
| 4-23. táblázat: Kádárta városrész fejlesztési lehetőségei .....  | 114 |
| 4-24. táblázat: Gyulafirátót városrész fejlesztési lehetőségei .....                                     | 116 |
| 4-25. táblázat: Szabadságpuszta városrész fejlesztési lehetőségei .....                                  | 117 |
| 4-26. táblázat: Egyéb területek fejlesztési lehetőségei .....  | 119 |
| 6-1. táblázat: Fejlesztések összefoglalása .....   | 138 |
| 6-2. táblázat: A kerékpáros fejlesztések megvalósításának paraméterei .....                              | 142 |

## 1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A kerékpáros közlekedés támogatása, feltételeinek javítása számos szempontot figyelembe véve társadalmi szinten megtérülő, azaz hasznot termelő beruházás. A kerékpározás környezetkímélő, mivel sem károsanyag-kibocsátással, sem levegő-, sem zajszennyezésével nem terheli a környezetét. Hozzájárul ezáltal a fenntartható növekedés, valamint a fenntartható mobilitás minél nagyobb fokú eléréséhez, mely kiemelt szintű globális célkitűzés. A kerékpározás gazdaságélénkítő, mivel, mint szabadidős tevékenység növeli a turizmus és kereskedelmi szolgáltató szektor kapacitásainak kihasználtságát, illetve, mint alternatív közlekedési eszköz segíti a munkába és iskolába járást. A kerékpározás helytakarékos, mivel egy személygépkocsi helyigénye 6-8 db kerékpárral egyenértékű. A kerékpározás egészséges, mivel meghajtásához fizikai erő, testmozgás szükséges. A rendszeresen kerékpározó ember ritkábban betegszik meg, ezáltal kevésbé terheli meg az egészségügyi rendszert.

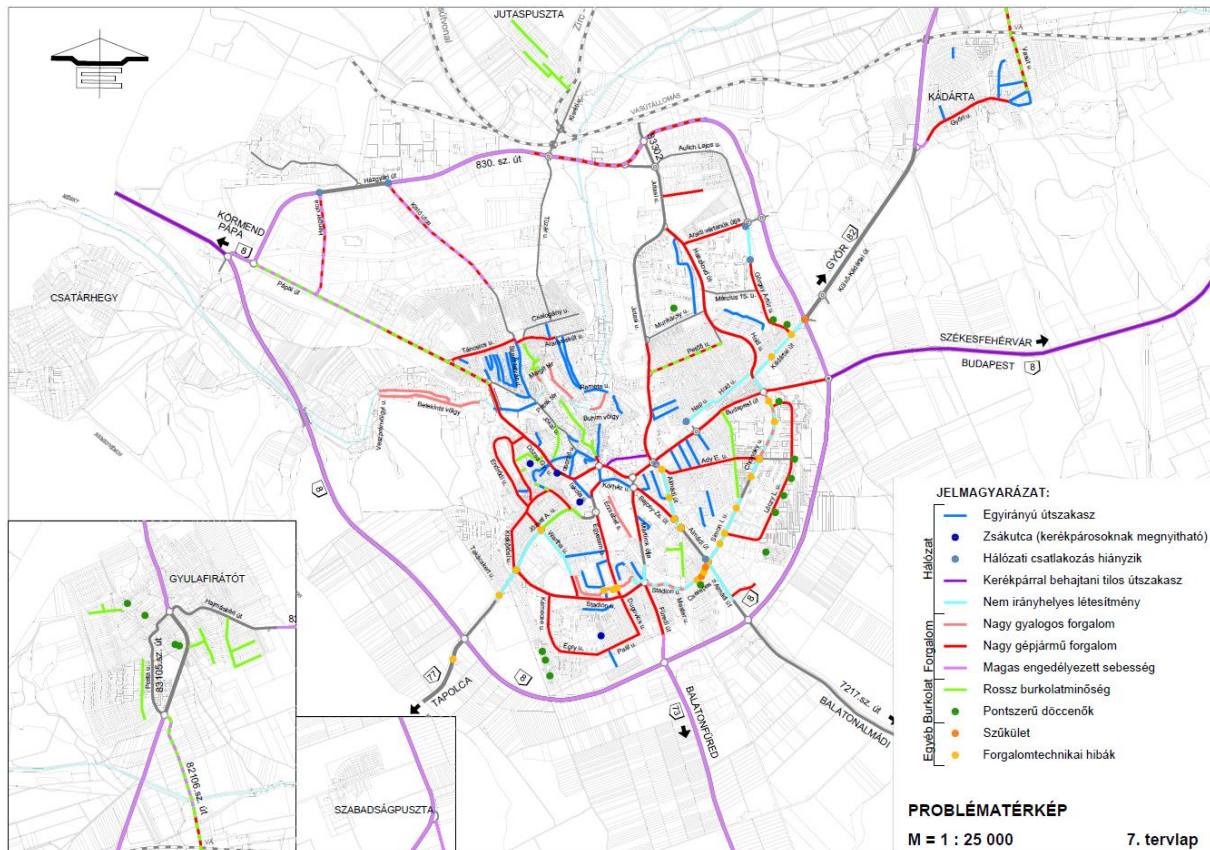
Hazánk területén nagy népszerűségnek örvend a kerékpáros közlekedés, bár elsősorban a sík, alföldi területeken. Veszprémben – a korábban elvégzett forgalomszámlálások alapján – a kerékpárosok a teljes közlekedők körülbelül 5,4%-át teszik ki, amely a kerékpárosbarát infrastruktúra és a szolgáltatások színvonalának javulása következtében jelentősen emelkedhet. E célkitűzés elérése érdekében fogalmaz meg a kerékpárforgalmi hálózati terv egy hosszútávú beavatkozási stratégiát, mely a meglévő kerékpáros közlekedés állapotára alapszik.



1-1. ábra: Meglévő kerékpárhálózat értékelése



A kerékpárforgalmi hálózati terv Veszprém teljes kerékpáros- és közúthálózatát megvizsgálja, valamint értékeli az alapján, hogy mennyire tekinthető kerékpárosbarátnak. Kerékpárosbarát egy infrastruktúra, ha a kerékpárosok biztonságosan, kényelmesen, a legkevesebb megállással és a legrövidebb úton használhatják. Az 1-1. ábra mutatja, hogy a meglévő állapotban mely utcák nevezhetőek teljesen, és melyek részben kerékpárosbarátnak. Az 1-2. ábra azt szemlélteti, mint problématerkép, hogy az egyes utcák milyen okok miatt nem (vagy részben nem) tekinthetőek kerékpárosbarátnak.



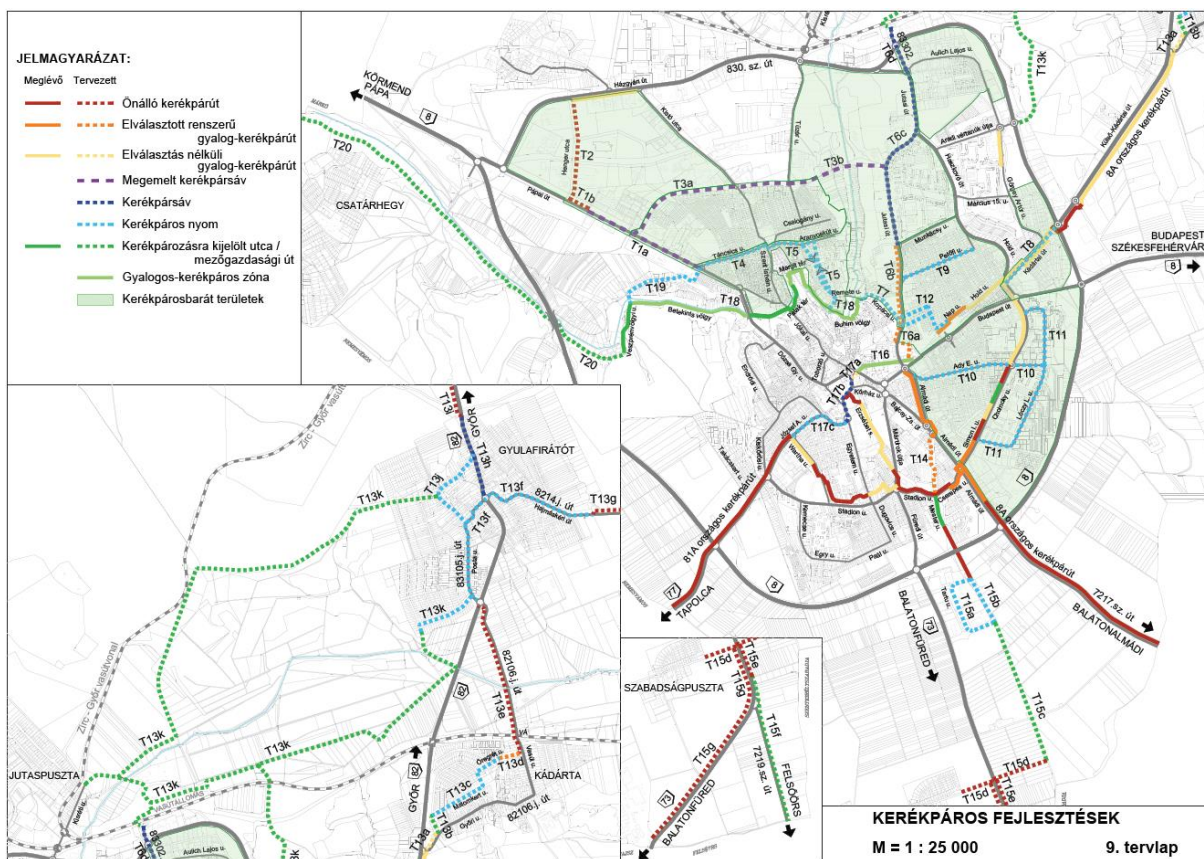
1-2. ábra: Meglévő állapot problématerképe

A megfogalmazott problémákra és hiányosságra reflektálva Veszprém MJV minden útszakaszát megvizsgáltuk városrészekre bontva, hogy milyen beavatkozás által, és milyen következményekkel tehető kerékpárosbaráttá. Számos jelentős költségigényű, nehezen megvalósítható javaslatot tartalmaz a terv, melyek kialakítása hosszútávon is csak kevésbé reális. Szükséges mégis a leírásuk, hogy a lehetséges fejlesztések teljes spektruma bemutatásra kerüljön.

A felvázolt javaslatok szűrésre és ütemezésre kerülnek, hogy végül csak legnagyobb hasznossággal rendelkező beavatkozások valósuljanak meg a rendelkezésre álló források felhasználásával. A legsürgetőbb, kritikus problémákat kell rövidtávon megszüntetni, középtávon a folytonossági hiányok felszámolása, és az egybefüggő hálózat megteremtése a cél. Míg hosszú távú feladat a kényelmi beavatkozások és a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésének biztosítása.

A tervezett fejlesztések kiválasztott eszközrendszere intézkedési csomagokba lett rendezve, amelyen belül elkülönülnek a feltétlen szükséges és az ajánlott, ütemezhető beavatkozások. A fejlesztések egyik fő csoportja a kiválasztott városrész kerékpárosbaráttá alakítását szolgálja. Ezen beavatkozás következtében a városrész összes utcája első ütemben kerékpárosbaráttá válik, de további kényelmi, forgalombiztonsági intézkedéseket javasunk ütemezetten megvalósítani. A fejlesztések másik fő csoportja a város központi belterületén túlnyúló, a külső városrészeket, illetve más településeket bekötő kerékpáros kapcsolatok kiépítése, korszerűsítése. További, kapcsolódó intézkedések megvalósítását is megfogalmazza a dokumentum, mint a kerékpártárolás, a kerékpáros pihenőhelyek, vagy az útbaigazító táblarendszer témaköre. Kiemelten foglalkozik a terv a szemléletformálás, kerékpáros közlekedés népszerűsítése, valamint oktatási-nevelési tevékenység témakörével.

A beavatkozások listáját, főbb műszaki adatait, költségbecsléseit, ütemezését és a forrás megjelölését a 6-2. táblázat tartalmazza. A következő ábra mutatja be összefoglalóan a kerékpárforgalmi hálózati terv által meghatározott beavatkozásokat.



1-3. ábra: Tervezett kerékpáros fejlesztések

Mint a dokumentum címe is mutatja, jelen dokumentum nem tekinthető véglegesnek. Folyamatban van ugyanis Veszprém MJV fenntartható városi mobilitási tervének (SUMP) elkészítése, amelynek kiemelt része a kerékpáros közlekedés vizsgálata, fejlesztése. A mobilitási terv készítése során megfogalmazódó megállapításokat mindenképp szükséges visszacsatolni a jelen dokumentumba.

## 2. BEVEZETŐ

A jelen kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy elsősorban Veszprém városát, másodsorban a város közvetlen környezetét érintően felmérje a kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzetét. A helyzetfelmérés tartalmazza a nem kerékpárosbarát, a kerékpáros közlekedést nehezítő vagy akadályozó tényezőket is. A terv második feladata, hogy ezen tényezők megszüntetésére, fejlesztési lehetőségeire vázoljon fel megoldási alternatívákat. Végül az alternatívák közül kiválasztja a legmegfelelőbb infrastrukturális és egyéb (szemléletformálási, szervezeti, finanszírozási) beavatkozásokat, megnevezi ezek lehetséges ütemezését és forrását.

Veszprém MJV Önkormányzata a Pro Urbe Kft.-t választotta ki a kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) kidolgozására. A terv egyrésztől támpontokat, irányelveket, ötleteket, javaslatokat ad majd a tervezők számára a később elkészítendő műszaki tervekhez; másrésztől szakmailag megalapozott anyagot jelent a város politikai vezetése számára a körültekintő és célirányos döntések meghozatalához.



### 3. HELYZETÉRTÉKELÉS

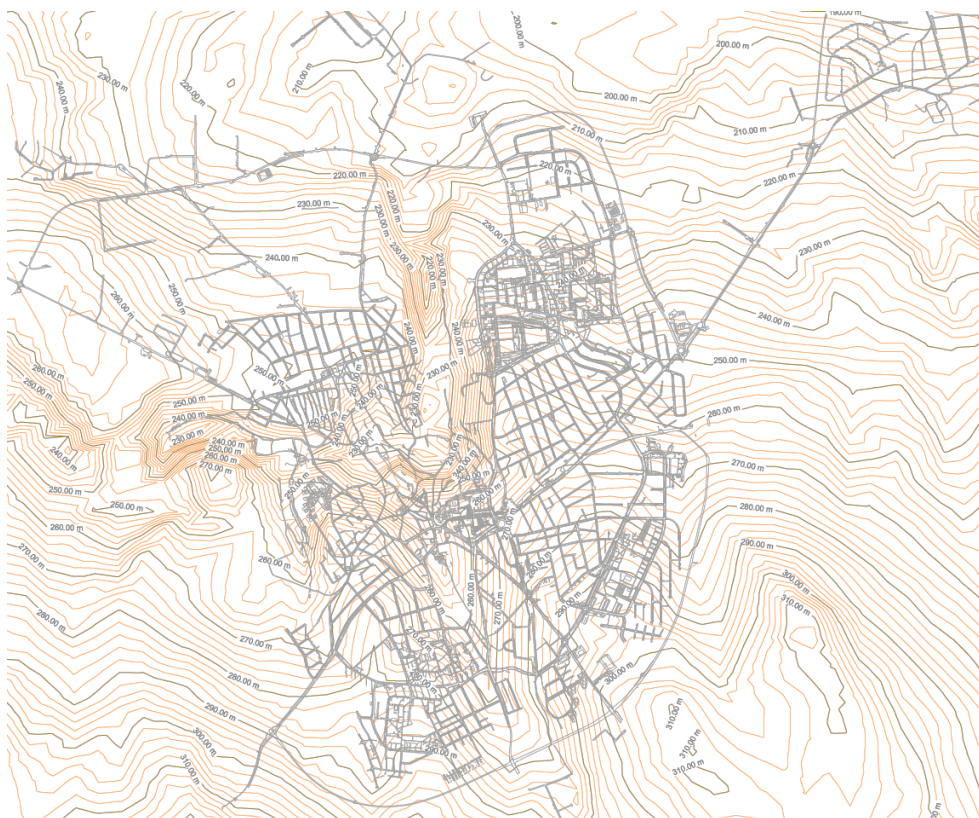
#### 3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

A Veszprém MJV kerékpárforgalmi hálózati terv újfajta terműfaj, metodikája a jelenlegi EU-s támogatási ciklus kapcsán készült el. Szakmai előzményének a kerékpáros koncepció tekinthető. A megalapozó dokumentumok, előzménytervek és a kapcsolódó fejlesztési dokumentumok bemutatása a 4.1 Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz fejezetben történik meg részletesen.

#### 3.2. Vizsgált terület bemutatása

A vizsgálandó terület Veszprém MJV teljes közigazgatási területe, kiemelten kezelve a sűrűn lakott és a központi városrészeket.

Veszprém az Északi- és a Déli-Bakony határát jelentő Séd völgyében kialakult település, a Veszprém-Nagyvázsonyi medence északkeleti felén fekszik. A medencét hazai viszonyok között magas, 300 méteres tengerszint feletti magasság jellemzi, ennek alacsonyabb, 250 méteres keleti felén települt hazánk legmagasabban fekvő megyeszékhelye. Veszprém a fennsík Séd völgye által feltagolt hét dombjára és a köztük lévő völgyekbe települt. A város domborzatát völgyekkel mérsékelten tagolt hegyláb felszínek és alacsony, fennsíkszerű háta jellemzik (lásd következő ábra).



3-1. ábra: Veszprém központi belterület magassági viszonyai

A változatos domborzat a település belterületének karakterét is jellemzően meghatározza. A legmarkánsabb és legváltozatosabb domborzat a Séd menti területeket jellemzi, számos kilátópontot kialakítva. A városon belül 30-60 méteres szintkülönbségek is megtalálhatóak, mely nem kedveznek a kerékpáros közlekedés széleskörű, gyors elterjedésének. E problémán az elektromos és az elektromos rásegítésű kerékpározás elterjedése segíthet.

A város szerkezete a domborzati adottságokhoz igazodva alakult ki, a gyűrű irányú elemeket (egy belterületi határon vezetett teljes körgyűrű és egy a főbb lakóterületeket összekötő nem teljes értékű útgyűrű) sugárirányú utak tagolják.

A későbbiekben az iparfejlesztés és a nyomában létrejövő és tömegessé váló lakásépítés, valamint a Pannon Egyetem és a hozzá kapcsolódó létesítmények alakítottak ki új városrészeket. A település legsűrűbben lakott részei (Jutasi úti- és Cholnoky lakótelep) város nyugati és déli területen találhatóak, amelyeken él a város népességének több mint fele. A város északi részén az ipari és kereskedelmi területek dominálnak. A közelmúltban indult meg egy újabb ipari terület kialakulása is, a körgyűrű déli részén, a Balatonfüredről érkező 73. sz. főút csomópontjában.

### **3.2.1. Forgalomvonzó létesítmények**

Veszprém területén található jelentősebb kerékpáros forgalomvonzó és kibocsátó pontok és területek a következő oldali tervlapon kerültek ábrázolásra.

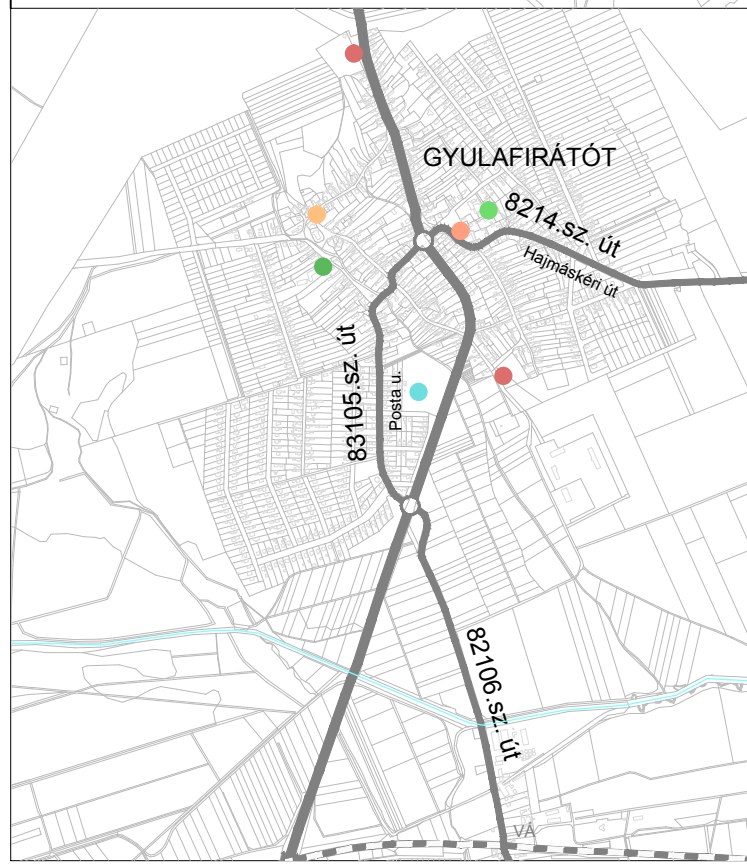
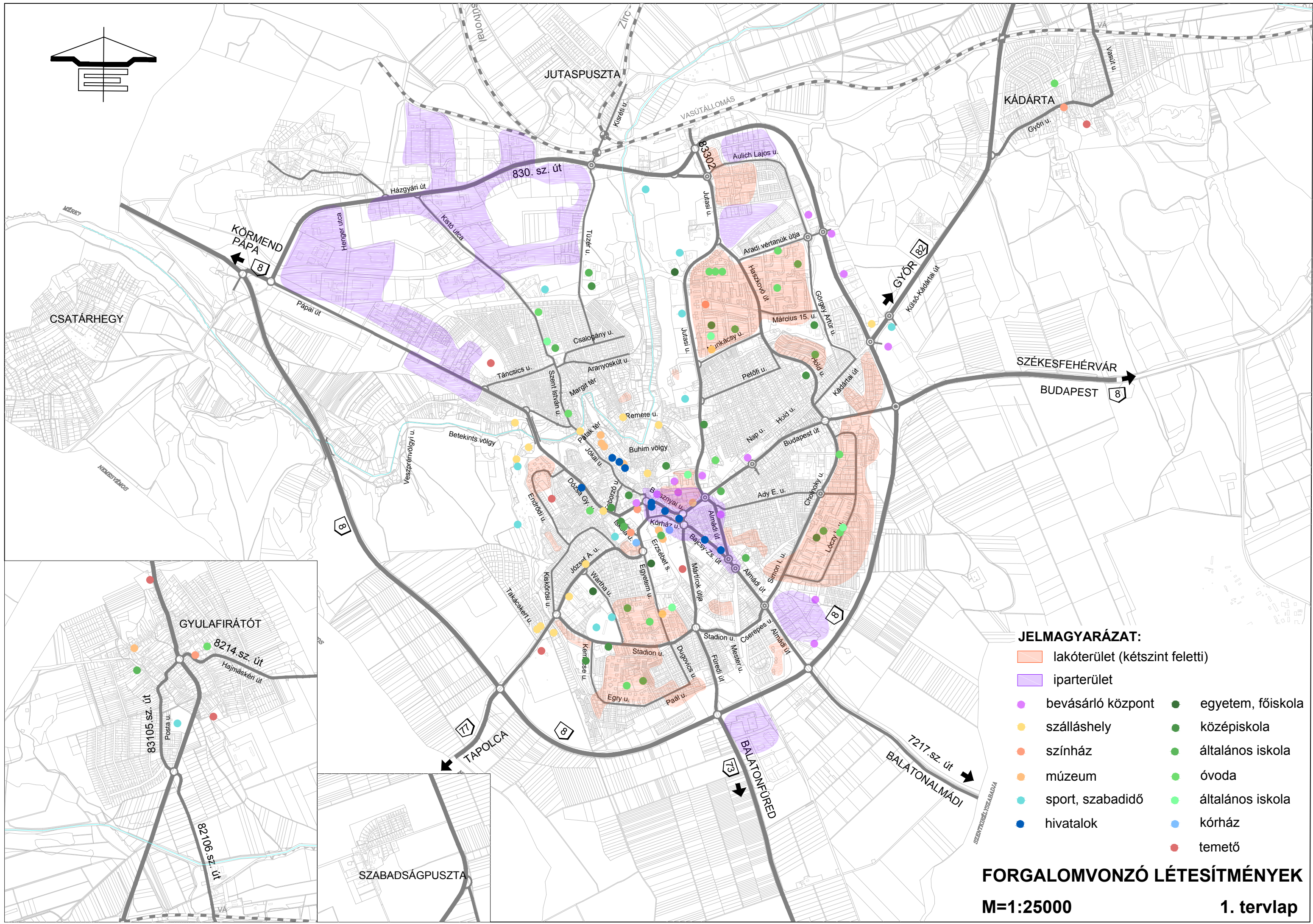
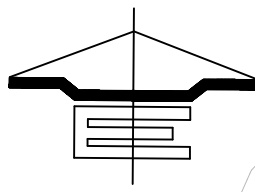
A beépítettség mértéke és lakosok száma, valamint a mobilitási igények szorosan összefüggnek. Veszprém területén több nagy kiterjedésű és jelentős lakásszámmal rendelkező lakótelep található. E területek Veszprém keleti-, déli és központi területén helyezkednek el. Ide tartozik a Jutasi úti lakótelep, a Sólyi u.-Vilonyai u. lakóterület, a Cholnoky lakótelep, a Kalmár tér környéke, az Ördögárok u. – Hóvirágtelep - Egry József utcai lakótelepi területek, valamint az Endrődi lakótelep. A város nagyobb tömböket alkotó kétszintesnél magasabb lakóépületeit feltüntettük a tervlapon.

A városon belüli utazások leggyakoribb célállomása a munkahely. Veszprém területén működő, legtöbbit adózó és legtöbbit foglalkoztató cégek többsége a város északnyugati részén, a Pápai út – Házgyári út – Tüzér u. – Avar u. területén található. Jelentős foglalkoztatók működnek még a város központi területén és a déli ipari területen is.

A Veszprémben több olyan létesítmény van, mely kerékpáros forgalmat indukál. Ezek az alábbi kategóriák szerint kerültek ábrázolásra és megvizsgálásra:

- bölcsőde, óvoda;
- általános- és középiskola;
- egyetem, főiskola;
- kórház;
- temető;
- bevásárló központ;
- hivatal,
- szállás (több, mint 30 férőhellyel rendelkező);
- színház, múzeum és sportlétesítmény.





- JELMAGYARÁZAT:**
- lakóterület (kétszint feletti)
  - iparterület
  - bevásárló központ
  - szálláshely
  - színház
  - múzeum
  - sport, szabadidő
  - hivatalok
  - egyetem, főiskola
  - középiskola
  - általános iskola
  - óvoda
  - általános iskola
  - kórház
  - temető

**FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK**  
**M=1:25000** **1. tervlap**



E létesítmények egy része jellemzően inkább turisztika forgalmat generál (pl. színház, múzeum), míg másik része a hivatásforgalom célpontjai lehetnek (pl. általános iskola, sportlétesítmény).

A meglévő kerékpár hálózat értékelése során, valamint a közép- és hosszútávú fejlesztések meghatározásakor elsődleges szempont volt a bemutatott főbb kibocsátóhelyek és lehetséges célállomások kerékpáros létesítmény általi összekötése, a kerékpáros-barát útszakaszok biztosítása.

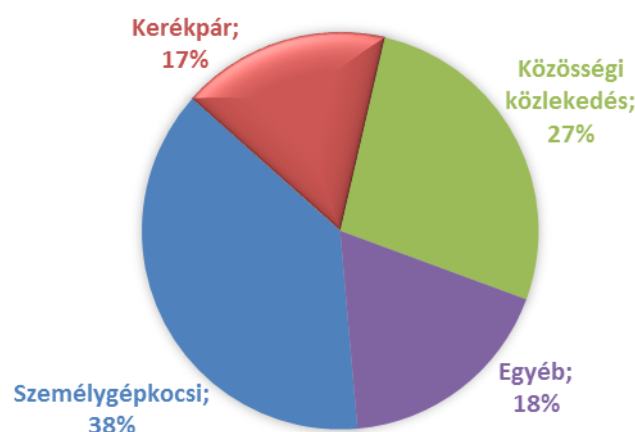
### 3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe

#### 3.2.2.1. A kerékpáros közlekedés szerepe Magyarországon

Magyarországon kiemelkedő a kerékpáros közlekedők száma, mely az elmúlt évek során jelentős emelkedésen esett túl, és várható a további térnyerés. Egy 2014-ben készült felmérés szerint az Európai Unióban (Hollandia és Dánia után) Magyarországon a harmadik legnagyobb a kerékpárt használók részaránya.<sup>1</sup>

Fontos megjegyezni azonban, hogy a társadalom egy jelentős részénél nem tud valós döntési mechanizmus végbemenni a mobilitási eszköz választás (vagyis módválasztás) esetén. Ennek oka, hogy az egyén számára már rendelkezésre álló eszközök (kerékpár, autóbuzsbérlet, személygépkocsi, stb.) fenntartásán felül nehezen (az anyagi lehetőségei függvényében) nyit egy többletköltséggel járó új közlekedési mód felé. Például, akinek már van személygépkocsija feltehetően csak akkor fog átállni a közösségi közlekedésre (vagy kezdi el használni a közbringa rendszert), ha jelentős előnye (időmegtakarítás, társadalmi haszon, stb.) származik belőle. E jelenség miatt a megjelenő új kerékpározók nagyobb részben a közösségi közlekedést használókból, és csak kisebb részben a személygépkocsi használókból kerül ki.

Jelenleg a kerékpározók a teljes közlekedést használók átlagosan 17%-át teszi ki, lásd az országos modal-splitet mutató alábbi ábrát.

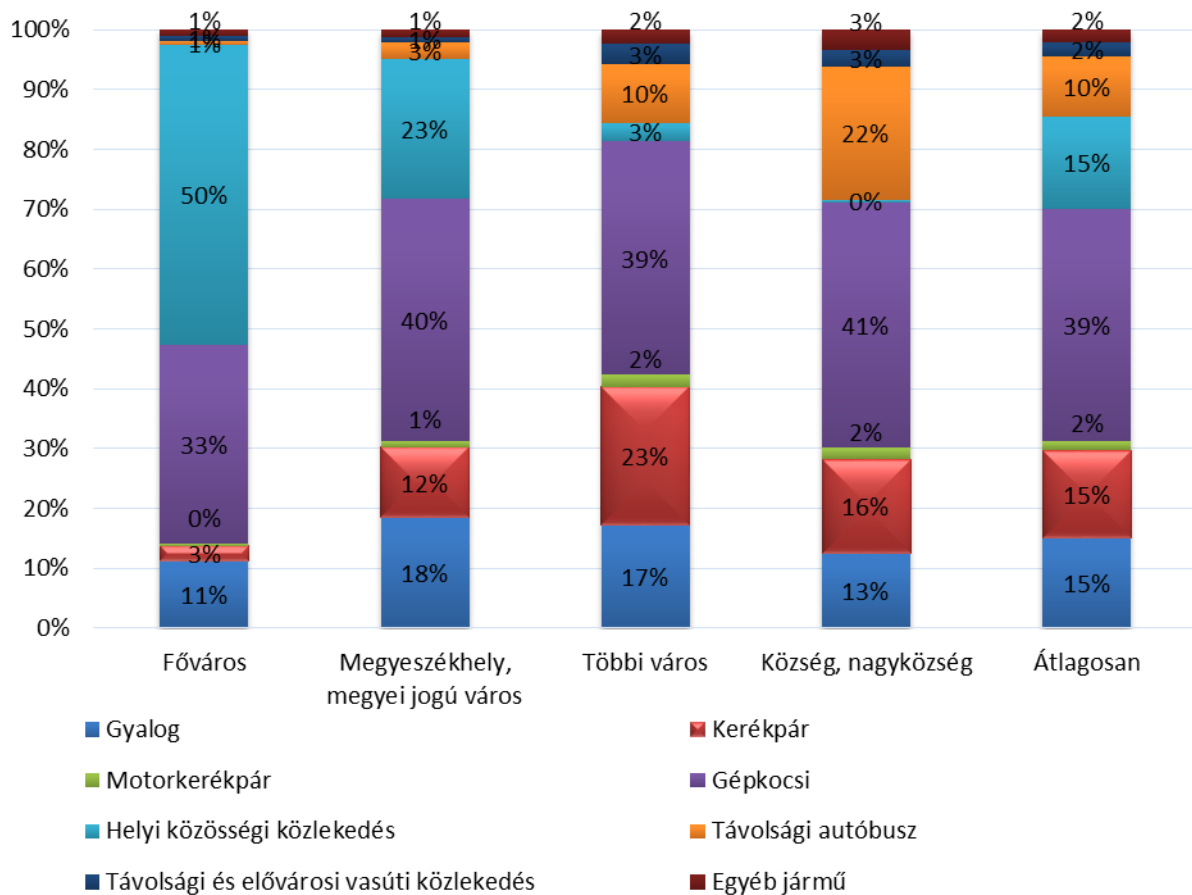


3-2. ábra: Közlekedést használók átlagos országos megoszlása közlekedési mód szerint

Forrás: KSH, 2009

<sup>1</sup> Forrás: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_422a\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf)

A kerékpáros közlekedésnek két nagy csoportját különböztetjük meg: a hivatásforgalmi kerékpározást – melynek célja jellemzően a munkába járás, ügyintézés – valamint a szabadidős célú kerékpározást. A hivatásforgalmi közlekedést jól jellemzi, hogy a foglalkoztatottak munkahelyüket milyen módon érik el, melyet az alábbi ábra szemléltet.



**3-3. ábra: Foglalkoztatottak munkahelyre közlekedés módja szerinti megoszlás településtípusonként**

Forrás: KSH, 2011

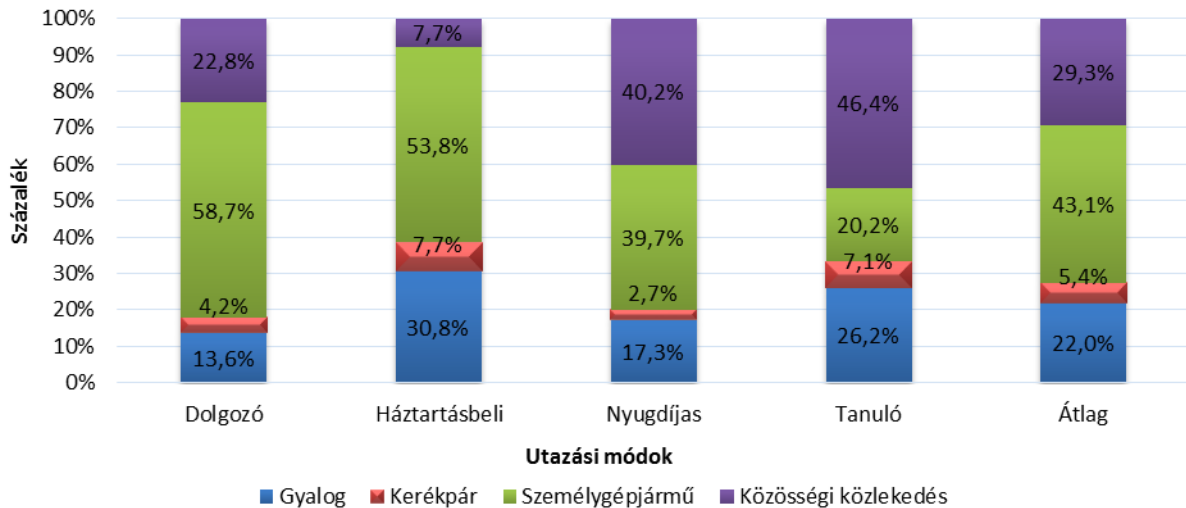
Látható, hogy az településtípusonként jelentős eltérések mutatkoznak a kerékpárosok részaránya tekintetében. Míg a fővárosban csak 3% körül alakul a számuk, addig a kisebb városok tekintetében ez a szám 23%, de átlag is 15% körül alakul. Az felmérés 2011-ben történt, emiatt nem tükrözi az elmúlt EU támogatási ciklus második felében létesült nagy mennyiségű kerékpáros infrastruktúra következtében feltehetően bekövetkezett további pozitív változást. Mindazonáltal a tendenciákat és arányokat jól szemlélteti.

A hazai szabadidős célú kerékpáros forgalomról korlátozottan állnak rendelkezésre adatok, de a hozzáférhető információ arra utal, hogy mind a turisztikai mind a sport célú kerékpározás egyre nagyobb forgalmat generál elsősorban a nagyvárosi térségekben és számos turisztikai célterületen.

#### 3.2.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe Veszprémben

A 2015-ben készített KÖZOP- 5.5.0-09-11-2011-0013 Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány kapcsán készült

telefonos home-interjú. A vizsgálat során 7000 veszprémi és további 3000 Veszprém környéki településen élő embert kerestünk meg telefonos háztartásfelvételek segítségével. Az adatfelvétel során mért közlekedési mód szerinti megoszlást mutatja az alábbi ábra a megkérdezettek aktivitásának függvényében.

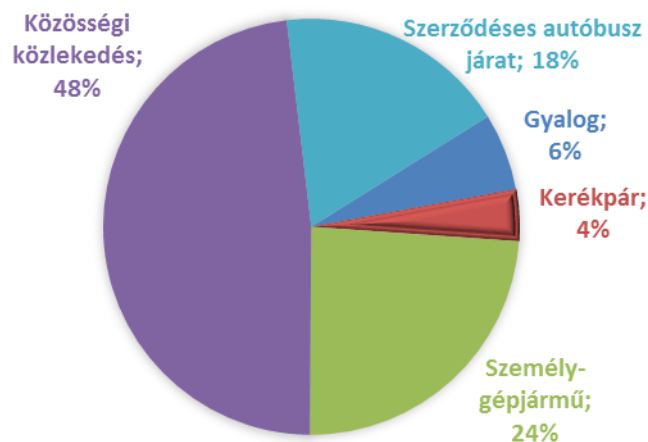


### 3-4. ábra: Aktivitás és utazási módok kapcsolata

*Forrás: Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány háztartásfelvétel*

Az látható, hogy átlagosan a megkérdezettek 5,4%-a közlekedik kerékpárral. A tanulók és a háztartásbeliek körében ez a szám jóval magasabb, míg a nyugdíjasok esetén a legalacsonyabb.

A forgalomszámlálás része volt a munkáltatói interjúsorozat, melynek során a kereskedelmi és szolgáltató létesítmények (különböző, lakosságot szolgáló bevásárlóközpontok, SPAR, posta, bankok stb.), a logisztikai szolgáltatók és az ipari tevékenységet folytató cégek képviselőinek körében történt kikérdezés a közlekedési szokásokkal kapcsolatban. A válaszokból kirajzolódó modal split alakulását az alábbi ábra mutatja.

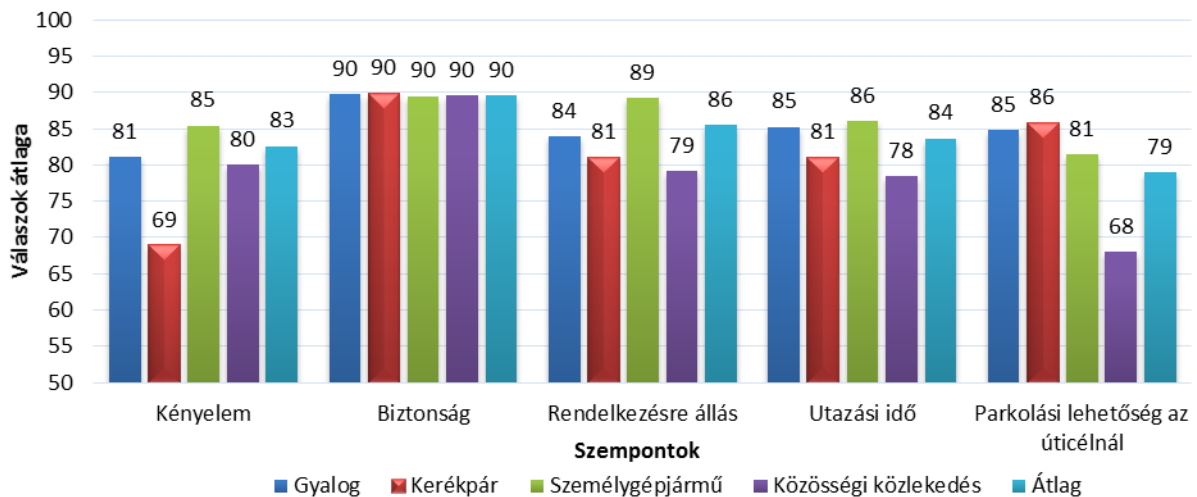


### 3-5. ábra: Közlekedési módok megoszlása a munkáltatói interjúk alapján

*Forrás: Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány munkáltatói interjú*

Az ábra alapján kijelenthető, hogy a munkáltatói interjúk modal splitje és a háztartásfelvétel dolgozói modal splitje a kerékpáros közlekedők arányára azonos képet mutat.

A háztartásfelvétel alapján készült az alábbi ábra, amely azt mutatja, hogy az egyes közlekedési módot használók számára az alábbi döntési szempontok átlagosan mennyire fontosak (egy-től százig terjedő skálán).

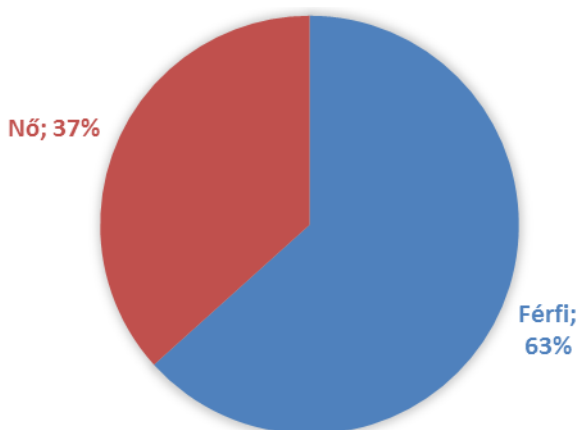


**3-6. ábra: A módválasztási szempontok fontossága a az egyes közlekedési módot használók számára**

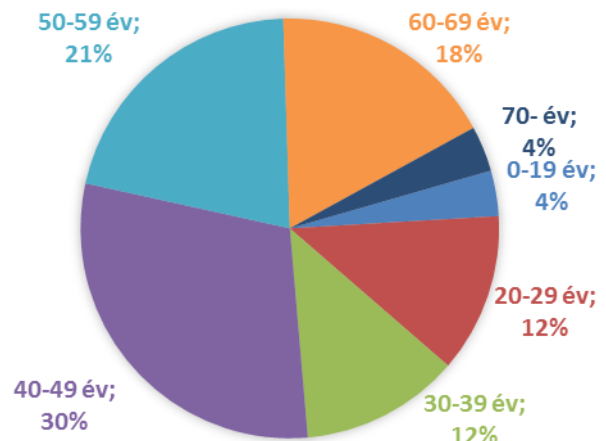
*Forrás: Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány háztartásfelvétel*

A felmérés szerint a kerékpárral közlekedők az átlagosnál kevésbé érzékenyek a kényelemre, a rendelkezésre állásra, valamint az utazási időre. A biztonság egyformán fontos minden közlekedő számára. Míg a parkolási (vagyis kerékpártárolási) lehetőséget az utcénél a kerékpárosok értékelik a leginkább.

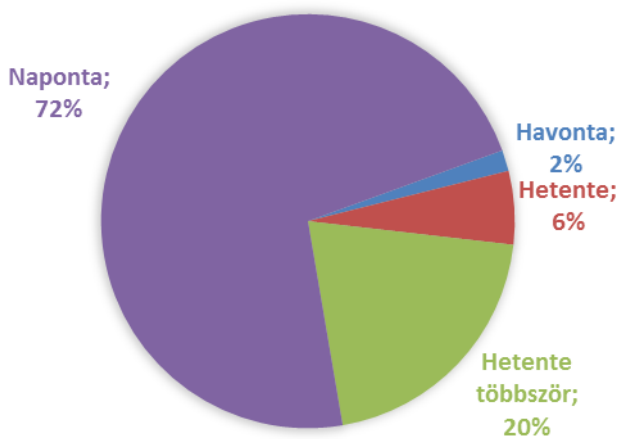
A háztartásfelvétel során megkérdezésre került még a nem és a kor szerinti eloszlás, továbbá az közlekedés gyakorisága, az utazás célja, valamint a személygépkocsi birtoklása. A kerékpárosok e témakörök szerinti megoszlását mutatják az alábbi ábrák.



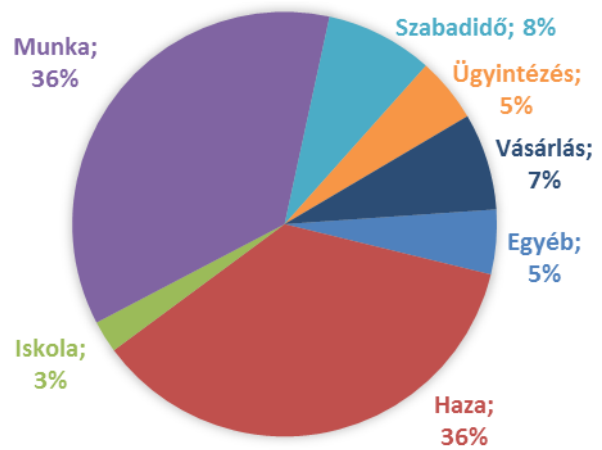
**3-7. ábra: Kerékpárral közlekedők nem szerinti megoszlása**



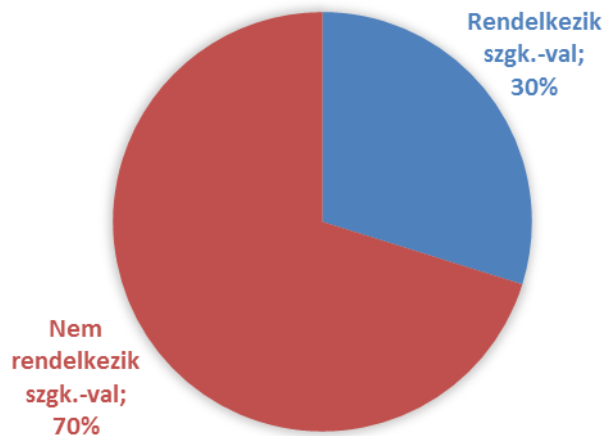
**3-8. ábra: Kerékpárral közlekedők kor szerinti megoszlása**



3-9. ábra: Kerékpárral közlekedők utazás gyakorisága szerinti megoszlása



3-10. ábra: Kerékpárral közlekedők utazás célja szerinti megoszlása



3-11. ábra: Kerékpárral közlekedők személygépkocsi birtoklás szerinti megoszlása

Forrás: Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány háztartásfelvétel

A fenti ábrákból látható, hogy a kerékpárral közlekedők közel hétharmada (63%-a) férfi. A legtöbben (72%) naponta használják a kerékpárt, főleg munkába (36%) és haza utazásukhoz. Közel háromnegyedük (70%) nem rendelkezik személygépkocsival, vagy azért, mert nincs rá szükségük, vagy nincs lehetőségük személygépkocsi vásárlására, fenntartására.

Az adatfelvétel 2015 tavaszán (március 25. és június 10. között) zajlott, emiatt a nyári hatás nem jelenik meg az adatokban. A Balaton közelsége, és kiépült kerékpáros kapcsolat miatt Veszprémben nyáron magas turistaforgalom jelenik meg a kerékpárral közlekedők körében is.

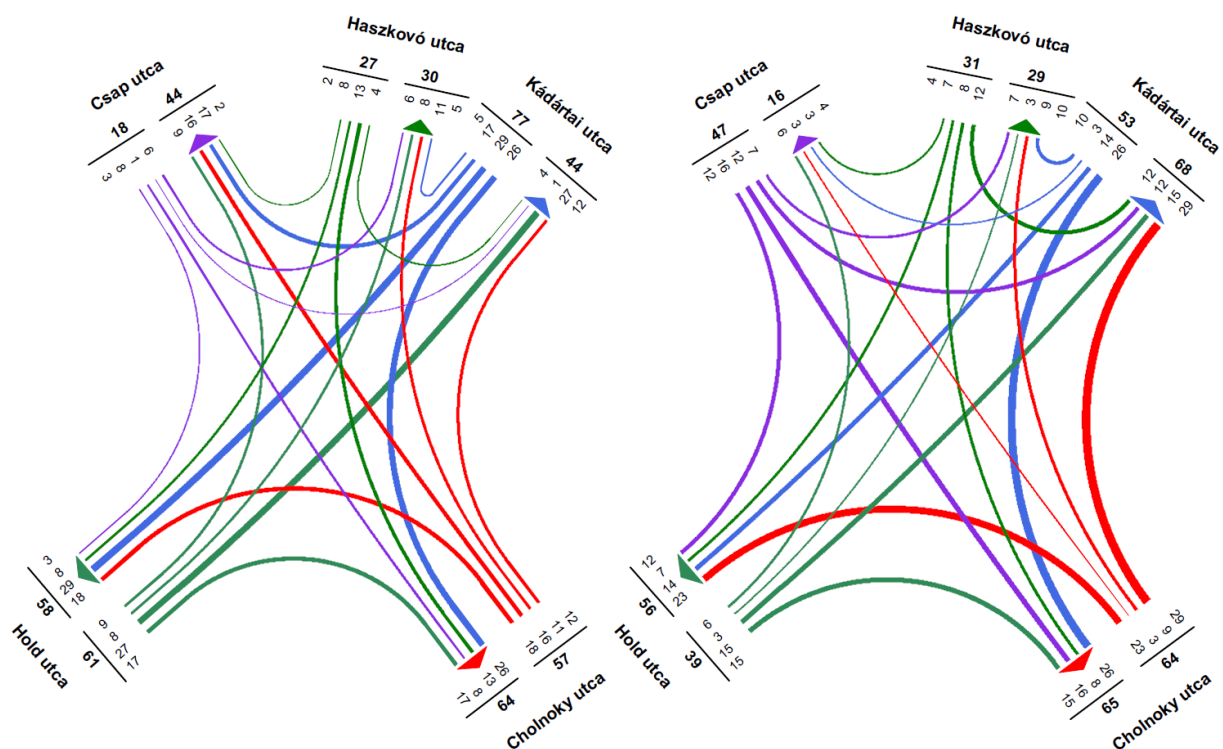
A Magyar Kerékpárosklub Veszprémi Területi Szervezete 2016. februárjában végzett felmérést a Veszprém területére jellemző kerékpáros szokások és igények megismerése végett. Ebből kiderül, hogy a kerékpáros létesítmények (kerékpársáv, kerékpárút és kerékpártároló) nem megfelelő mennyisége a legnagyobb hátráltató tényező. A közlekedési kultúrának az elvárt mértékhez képesti nem megfelelő állapota csak ezt követte problémák felsorolásában. A legbiztonságosabb kerékpáros infrastruktúrának az önálló kerékpárutat és kerékpársávot választották. A megkérdezettek 25%-a használna, 51%-a nem használna egy majdani közbringarendszert.



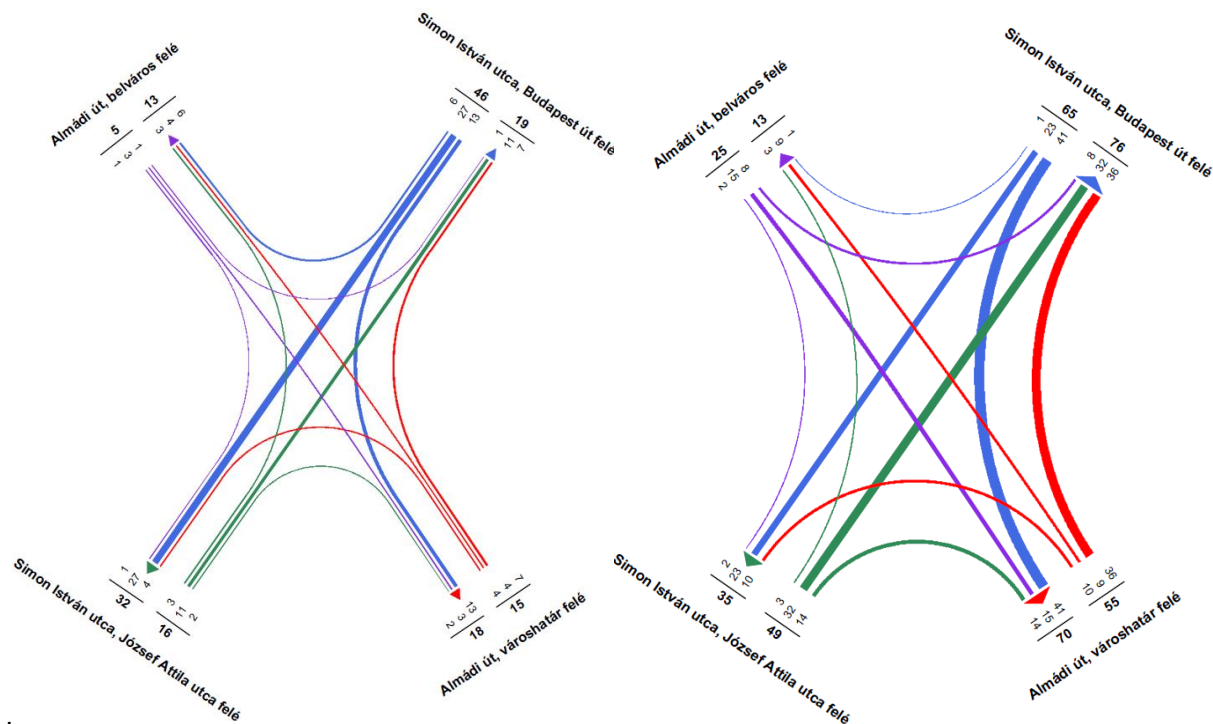
A kerékpárforgalmi hálózati terv készítése kapcsán 2016. április 18-án (szerdán, rendes munkanapon) kerékpáros számlálást végeztünk délelőtt 6:30-10:30 és délután 14:00-18:00 óra között az alábbi három helyszínen:

- Hold utca – Kádártai út csomópontja;
- Almádi út – Simon István utca csomópontja;
- Jutasi út – Kopácsi út csomópontja.

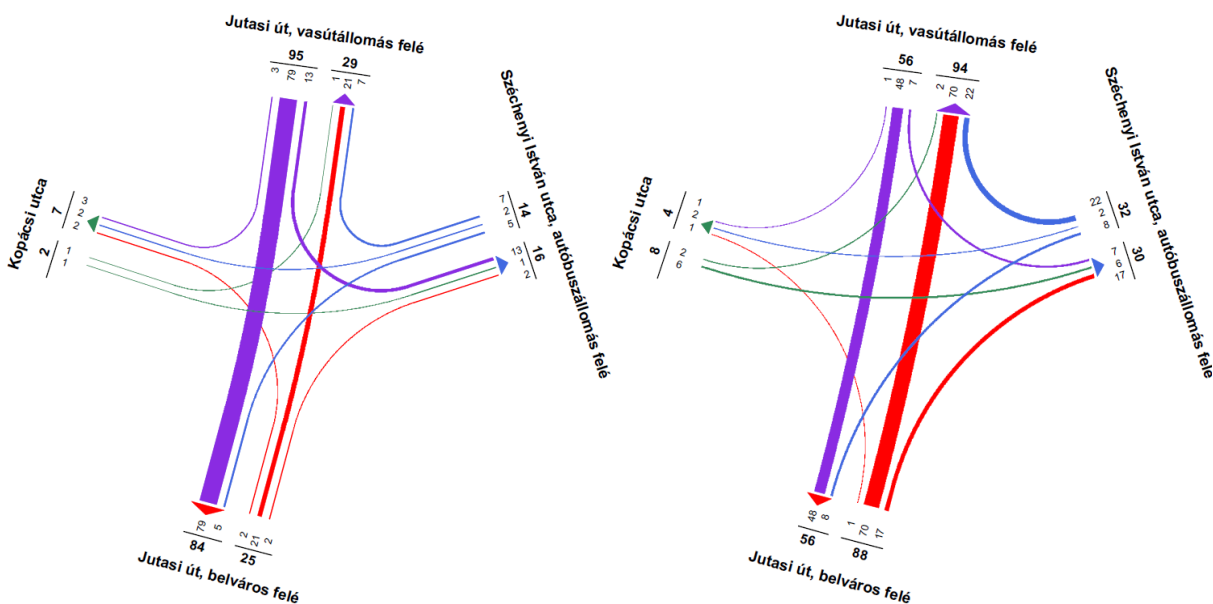
A forgalomszámlálások eredményeit a következő ábrák szemléltetik. Látható, hogy minden helyszínen a délutáni forgalmak a nagyobbak, amely annak köszönhető, hogy a munkába járó forgalom mellett megjelennek az egyéb célú kerékpározók is. A forgalmak mutatnak bizonyos mértékű aszimmetriát, amely különösen a Jutasi út esetén szemléletes.



**3-12. ábra: Hold utca – Kádártai út csomópont kerékpáros forgalma délelőtt (6:30-10:30 között) és délután (14:00-18:00 között)**



3-13. ábra: Almádi út – Simon István utca csomópont kerékpáros forgalma délelőtt (6:30-10:30 között) és délután (14:00-18:00 között)



3-14. ábra: Jutasi út – Kópácsi út csomópont kerékpáros forgalma délelőtt (6:30-10:30 között) és délután (14:00-18:00 között)

### 3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete

Meg kell különböztetni egymástól a kerékpárforgalmi alaphálózati és a kerékpárforgalmi főhálózati elemeit. A kerékpárforgalmi alaphálózat részének tekintünk minden közforgalom számára átadott útszakaszt, ahol a kerékpározás nem tilos. A kerékpárforgalmi főhálózat része pedig az olyan létesítmény, amelyen a kerékpárosok számára infrastrukturális vagy forgalomtechnikai szabályozás jellegű beavatkozás történt. A definíciójukból következik, hogy a kerékpárforgalmi alaphálózat része a kerékpárforgalmi főhálózat.

A 3.3.1. fejezetben kerékpárforgalmi alaphálózat, míg a 3.3.2. fejezetben a kerékpárforgalmi főhálózat bemutatása történik meg.

#### 3.3.1. A beavatkozási terület kerékpározhatósága

3.3.1.1. A város kerékpáros közlekedését befolyásoló tényezők, közlekedési szokások

##### **Gyalogosok és kerékpárosok konfliktusai**

Ahol nincs kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény, ott a kerékpárral közlekedők nagy része a gyalogjárdát használja az úttest helyett. A járdahasználat növeli a kerékpáros-gyalogos konfliktusok számát, ami ellenszenvet vált ki a gyalogosan közlekedőkből. A járdán közlekedő kerékpárosok megijeszthetik, zavarják a gyalogosokat. Ugyanakkor a gyalogosok hirtelen irányváltásai és kerékpárosoktól eltérő sebessége kiemelt veszélyforrások.

A járdán való kerékpározás oka, hogy a kerékpárral közlekedők számára szubjektív (és adott esetben fiktív) biztonságérzetet nyújt a gyalogjárda használata. A járdán kerékpározás további oka, hogy Veszprémben a kerékpárforgalmi létesítmények túlnyomó többségét gyalog- és kerékpárutak alkotják, ezért a kerékpárosokban kialakul egy átlagos magatartás, miszerint az úttesten nem szokás kerékpározni.

Ahol közös gyalog és kerékpárút épült, vagy önálló kerékpárút, de párhuzamos járda nélkül, ott a gyalogosok, a kutyasétáltatók, a babakocsit tolók is használják a kerékpárutat, ami jelentősen nehezíti a kerékpáros közlekedést, elmélyítve a gyalogos-kerékpáros ellentéteket.

##### **Gépjárművezetők és kerékpárvezetők konfliktusai**

A járdán való kerékpározás szokása miatt a gépjárművezetők nincsenek hozzászokva az úttesten közlekedő kerékpárosokhoz. A gépjárművezetők gyakran elégtelen oldaltávolsággal előzik a kerékpárral közlekedőt, vagy dudaszóval, integetéssel a járdahasználatra ösztönzik őket. Ez a magatartás visszavezethető a kerékpáros közlekedés alacsony részarányára, a berögzült rossz szokásokra. A kerékpáros közlekedés színtere elsősorban mégis az útfelület, a gépkocsi közlekedéssel együttvetve. Cél, hogy a gépjárművezetők megszokják és figyeljenek a kerékpárosokra.

##### **Kerékpárosbarát közúthálózat hiánya**

A nagy forgalmú és magas engedélyezett sebességű útszakaszok különösen kritikusak a kerékpárosok számára. A jelentősebb útvonalak kialakítása elsősorban a gépjárműforgalomnak kedvez, csekély

biztonságérzetet nyújt. A nagy forgalmú, széles főutakon, a forgalom miatt kevesen kerékpároznak, a nagy kiterjedésű csomópontokon kerékpáros átjárhatóság nehézkes, a balra kanyarodás a szükséges sávváltások miatt szinte lehetetlen. E területeken ajánlott a kerékpárosok biztonságérzetét és komfortérzetét növelő beruházások megvalósítása. A probléma megoldásának egyik hatékony módja a megengedett maximális sebesség korlátozása, Tempo 20-as, 30-as, ill. lakó- és pihenő övezetek kijelölésével.

A hálózat csomópontjai között is sok olyan található, amely nem nyújt megfelelő biztonságot a kerékpárosok számára. Különösen ilyenek a kerékpárutak átvezetései, melyek sokszor nehezen vagy későn észrevehetőek a gépjárművezetők számára. Az elsőbbségi viszonyok néhol nem egyértelműek vagy a kerékpárosokat indokolatlanul hátrányosan érintik.

### ***Kerékpárút egyoldali vezetése***

Az egyoldali vezetés miatt a közút másik oldalának megközelítése nehézkes. Az egy oldalon vezetett létesítmények nincsenek összekötve a túloldal utcáival, a keresztező utcákkal való kapcsolat problémás. A megépült létesítmények elsősorban a folytonos haladás igényeit veszik figyelembe, a rá- és elhajtást nem. Jelentős baleseti gócpontok ezen egyoldali kétirányú kerékpárutak csomóponti átvezetései, mivel a kialakításából adódóan a csomópontba érkező járművezető számára nehezen észlelhető biztonságosan a kétirányú kerékpáros forgalom. E probléma megoldásaként elsősorban a kétoldali, irányhelyesen vezetett kerékpárforgalmi létesítménytípusok alkalmazása ajánlott.

### ***Útvonal-hosszabbodás***

Az egyirányú utcák kerülőkre kényszerítik a kerékpárral közlekedőket, amelyek miatt gyakran használják ellenkező irányban is ezen útszakaszokat. A kerékpárral közlekedők ilyen módú szabályszegése konfliktusokat és balesetveszélyes helyzeteket generál, melyek feloldása miatt érdemes az egyirányú utcák ellenirányú kerékpározhatóságának megvizsgálása. A városban csak egy olyan egyirányú utca van, amelyben engedélyezett a kétirányú kerékpáros forgalom (Veszprémvölgyi utca bevezető szakasza).

Hasonló hatás érzékelhető az olyan zsákutcák esetében, ahol a gyalogosok továbbhaladása biztosított, de járművéké nem. Ezekben a helyeken a kerékpárosok a járdát használva rövidítik le az útvonalukat, gyalogos-kerékpáros konfliktushelyzeteket teremtve.

### ***Parkolás***

A gépjárművezető sok helyen szabálytalanul ráparkolnak a kerékpárútra, a szabálytalan parkolás nehezíti, szélsőséges esetben ellehetetleníti a kerékpáros közlekedést. További konfliktusokat okoz a parkolósáv melletti kerékpáros létesítmény elhelyezése. Merőleges és ferde beállású parkolók esetén a tolatva parkolás szabályozása ajánlott. Míg a párhuzamos parkolósáv esetén a problémák forrása a parkolósáv és kerékpáros létesítmény közötti biztonsági távolság ki nem jelölése, be nem tartása.

### ***Kerékpártárolás lehetőségei***

A városban kevés a megfelelő kialakítású, jól használható kerékpárparkoló. A vasútállomásról és autóbusz-pályaudvarról egyaránt hiányzik a teljesértékű B+R parkoló. A kerékpártárolási igények

kielégítése költséghatékony módja a kerékpáros közlekedés támogatásának. Gyakran a nem megfelelő parkolási feltételek szabnak gátat a rendszeres kerékpárhasználatnak.

Egy kerékpárosbarát városban alapkövetelmény, hogy a vasút- és autóbusz-pályaudvar kényelmesen megközelíthető legyen kerékpárral, valamint legyen ott megfelelő kialakítású, nagy kapacitású B+R parkoló. A nagyobb forgalomvonzó létesítmények előtt sem mindig megoldott a kerékpárok tárolása, több iskolába, közintézménybe vagy üzletbe érkezéskor nem lehet hova lakatolni a kerékpárt.

### **Információs rendszer**

A város ajánlott kerékpáros útvonalainak kijelölése hiányos. A kerékpáros turizmus igényeit szolgáló információs táblákból és térképekből kevés van.

### **Karbantartási hiányosságok**

A meglévő infrastruktúra állapota három fő módon okozhat problémákat, beleértve a veszélyhelyzeteket is. A felfestések lekopása miatt a kerékpáros átvezetések kevésbé láthatók. A megsüllyedt aknafedelek, víznyelők, útburkolati hibák elesést okozhatnak, a belógó növényzet pedig beszűkíti a rendelkezésre álló közlekedési és látóteret.

### **„Hajtva tilos, tolvaj szabályos” táblák**

Egyre több városban jelennek meg a „Hajtva tilos, tolvaj szabályos” táblák, amelyek alkalmazása több szempontból vitatott. Amennyiben a kijelölt (önállóan vagy gyalogosokkal együtt vezetett) kerékpárút keresztezi a közutat, és ott nincs kerékpáros átvezetés, csak gyalogos átkelő, akkor a KRESZ szerint a kerékpárosnak le kell szállnia a kerékpárról és át kell tolnia az úttesten. Ebben az esetben véleményünk szerint a KRESZ-t külön tábla kihelyezésével nyomatékosítani felesleges, különösen egy nem szabványos KRESZ tábla használatával. A hazai úthálózatot e nélkül is jelentős mennyiségű különböző jellegű és minőségű táblák tűzdelik, melyeknek inkább csökkentése lenne célszerű. E táblák helyett kerékpáros átvezetés létesítése javasolt a gyalogátkelő mellett.

Amennyiben a kijelölt (önállóan vagy gyalogosokkal együtt vezetett) kerékpárút keresztezi a közutat, és ott van kerékpáros átvezetés, akkor a kerékpáros végig kerékpáros útvonalon halad. Ennél fogva kerékpározhat az átvezetésen, természetesen – mint minden közlekedő – az elsőbbségi szabályokat betartva. A „Hajtva tilos, tolvaj szabályos” tábla kihelyezése ebben az esetben forgalomtechnikailag helytelen.

Szokásos elhelyezése e táblának még az olyan gyalogátkelőhelyeknél van, ahol nagyobb számú kerékpáros közlekedik a járdán, és leszállás nélkül halad át az úttesten. Nem ajánljuk e táblák alkalmazását ezekben az esetekben sem, helyette a későbbiekben részletezett komplex szemléletformáló tevékenységek (oktatás, tájékoztatókampányok, stb.) lefolytatását támogatjuk. Fontos annak a tudásnak az átadása, hogy a fiktív biztonságérzetet nyújtó járda és gyalogátkelő helyett a KRESZ által megszabott, összességében biztonságosabb területen kell kerékpározni (legyen az kerékpársáv, kerékpáros nyom, vagy csak az úttest széle).

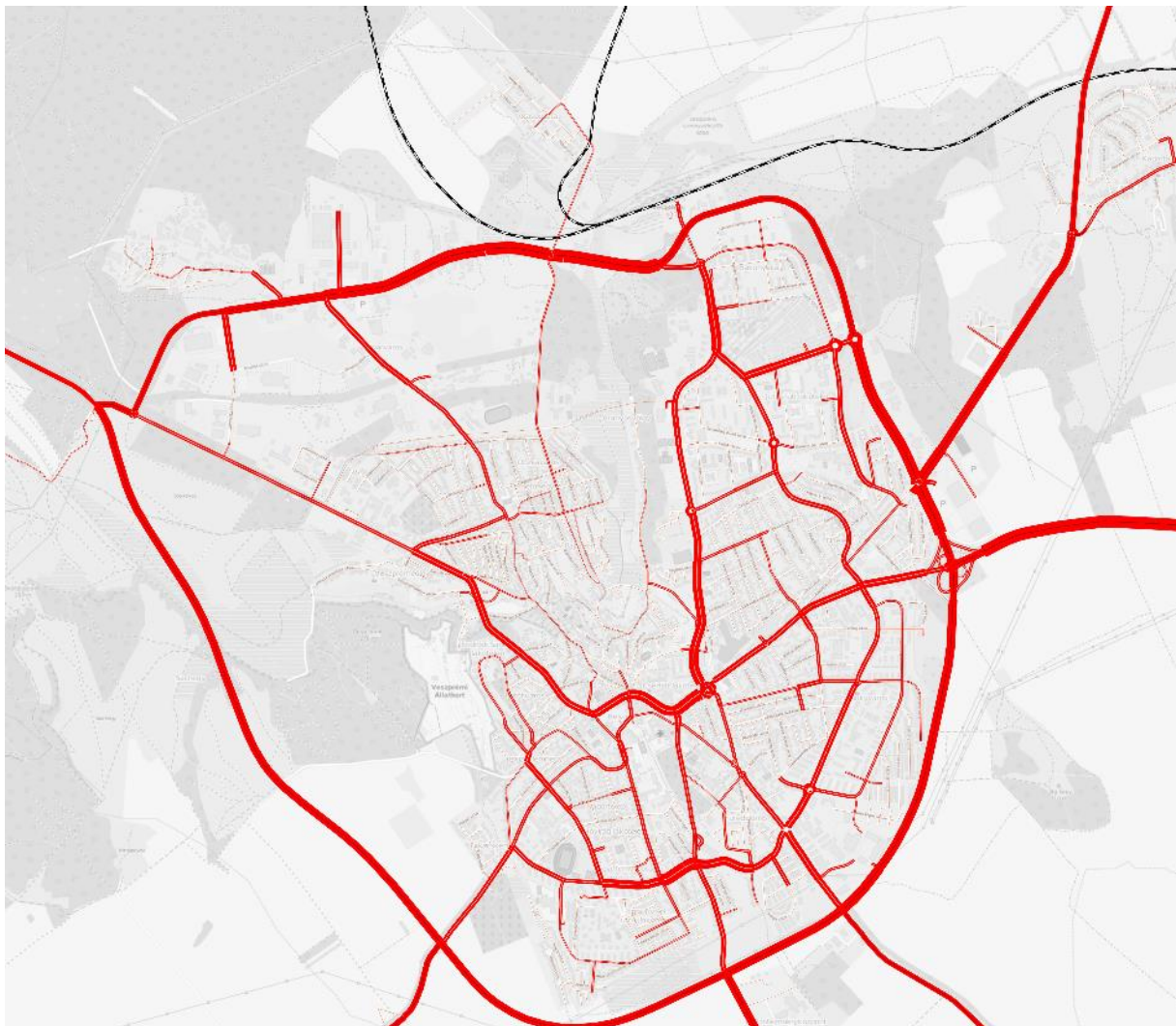


### 3.3.1.2. Veszprém közútjainak forgalomnagysága

A 2015-ben készített KÖZOP- 5.5.0-09-11-2011-0013 Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány kapcsán készült a város és vonzókörzetének az összközlekedési makroszimulációs forgalmi modellje.

A szükséges forgalomszámlálások 2015 tavaszán (március 25. és június 10. között) történtek, de a modell a forgalmi viszonyok hosszútávú alakulásáról adott képet.

A következő oldali ábrán látható Veszprém központi belterületének a 2019. évi forgalomáramlási ábrája. Látható, hogy a legnagyobb forgalom a város külső- és belső körgyűrűjét, valamint a sugárirányú főbb utakat terheli. Az 1000 jármű átlagon napi forgalom alatti útszakaszok kerültek csak bele a modellbe hálózati elemként, emiatt nem látható a kisebb lakó- és kiszolgáló utcákon forgalom.

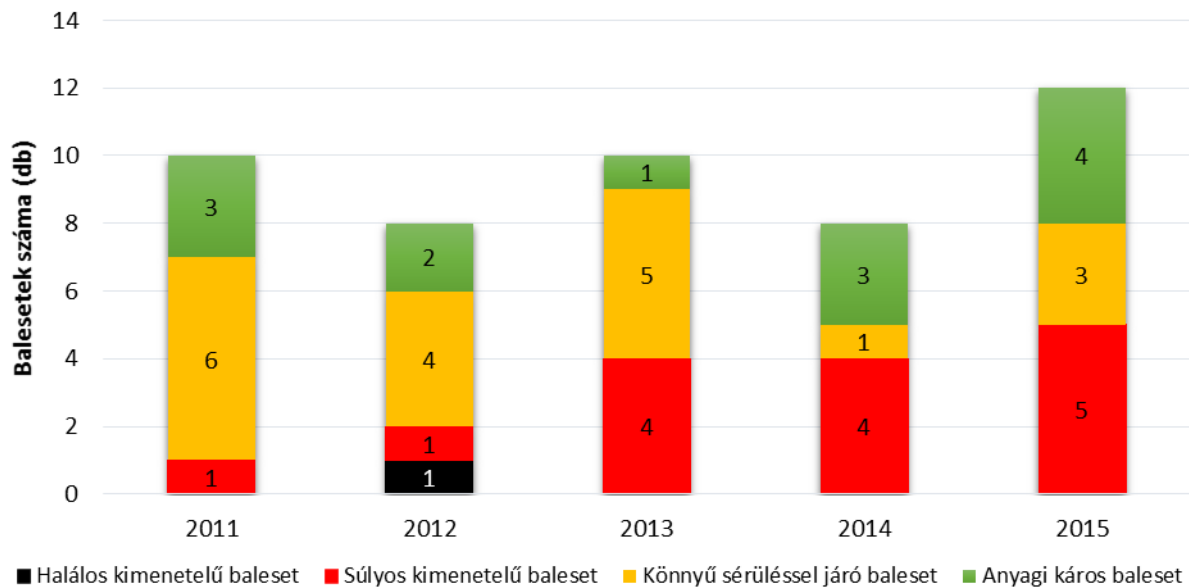


**3-15. ábra: Közúti forgalmi viszonyok alakulása (2019)**

*Forrás: KÖZOP- 5.5.0-09-11-2011-0013 Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány*

### 3.3.1.3. Baleseti gócpontok

Veszprém közigazgatási területén történt kerékpáros balesetek számának alakulása és helye megvizsgálásra került a balesetveszélyes útszakaszok vagy csomópontok, vagyis a baleseti gócpontok definiálása érdekében. A következő ábra mutatja a kerékpáros balesetek számának alakulását éves bontásban.



**3-16. ábra: Balesetek alakulása**

*Forrás: Veszprémi Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály*

2015-ben volt a legnagyobb balesetek száma mind összességében, mind a súlyos, mind az anyagi káros balesetek tekintetében. A baleseti adatsor alapján kijelenthető, hogy veszélyes, emelkedő tendencia nem jellemző.

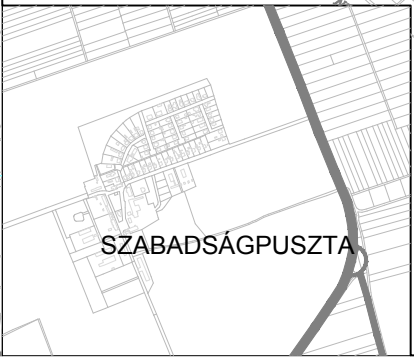
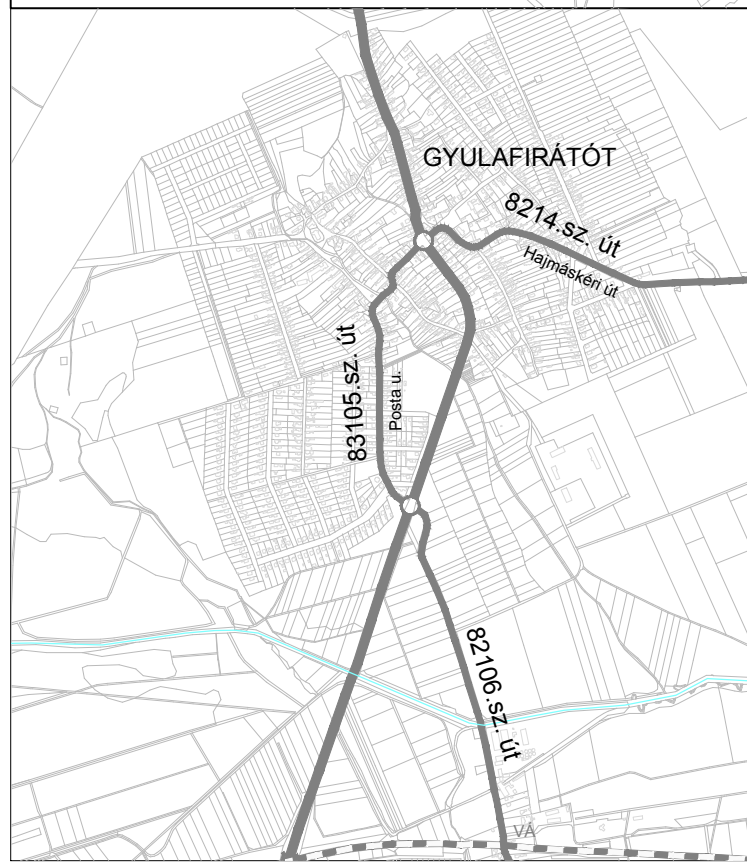
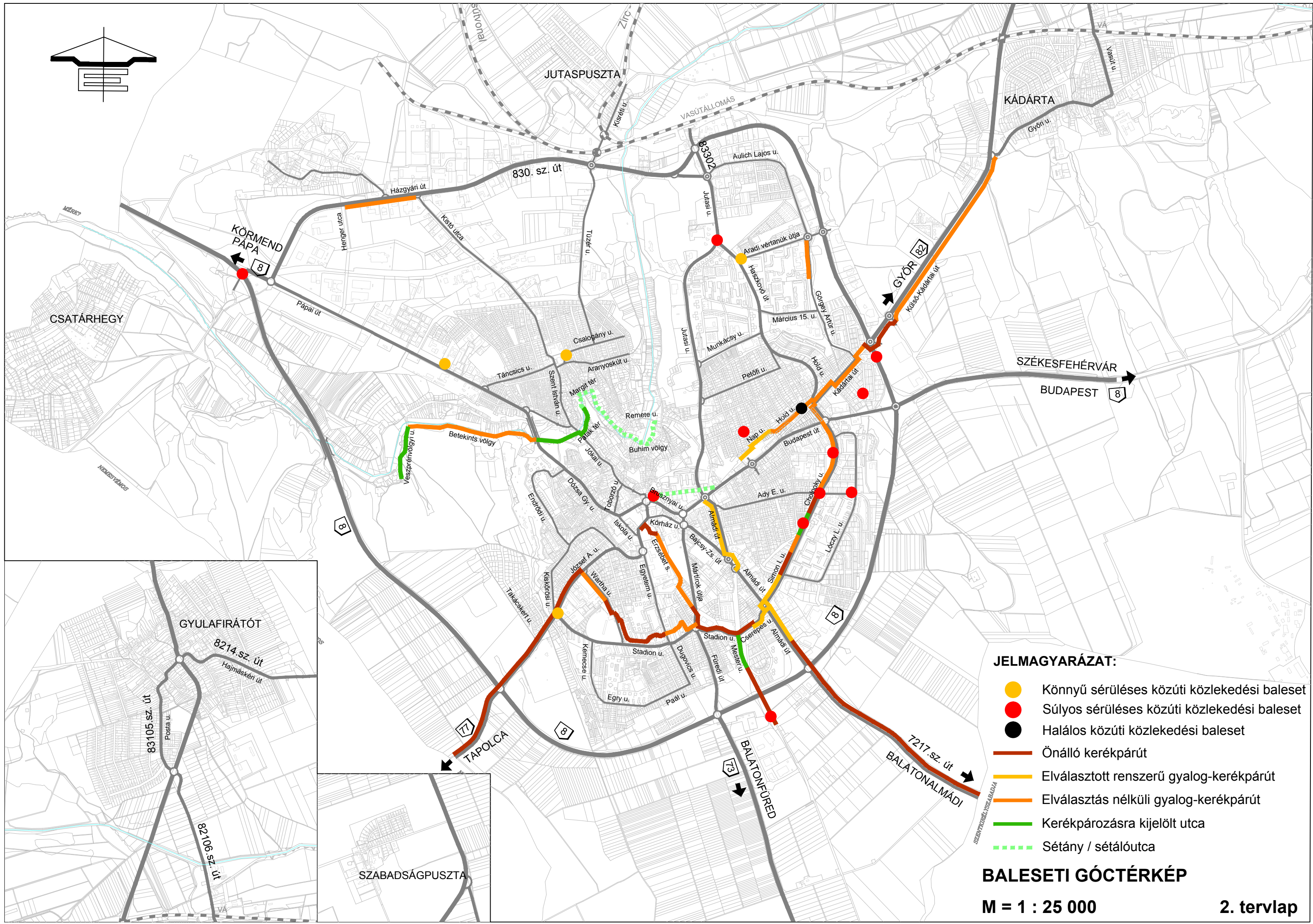
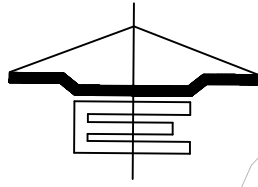
Az elmúlt évek baleseteinek helyszíneit a következő oldalon található tervlap ábrázolja.

A helyszíneken egy-egy baleset történt mindösszesen. A halálos baleset a Hold u. - Akácfa u. kereszteződésében történt a kerékpáros átvezetőn. Az adatokat megvizsgálva Veszprém közlekedésbiztonsága megfelelő, szélsőségektől mentes. A balesetek eloszlását, és a ponttérképet figyelembe véve megállapítható, hogy baleseti gócpontokról nem beszélhetünk. Sérüléssel járó balesetek vonatkozásában egy olyan útszakasz látható, amely kitűnik a többi közül: a Cholnoky Jenő utca, amely az egyetlen hosszabb útszakasz, amelyen kerékpárforgalmi létesítmény gyakori keresztezésekkel fut végig.

### 3.3.1.4. Kerékpáros közlekedést akadályozó tényezők

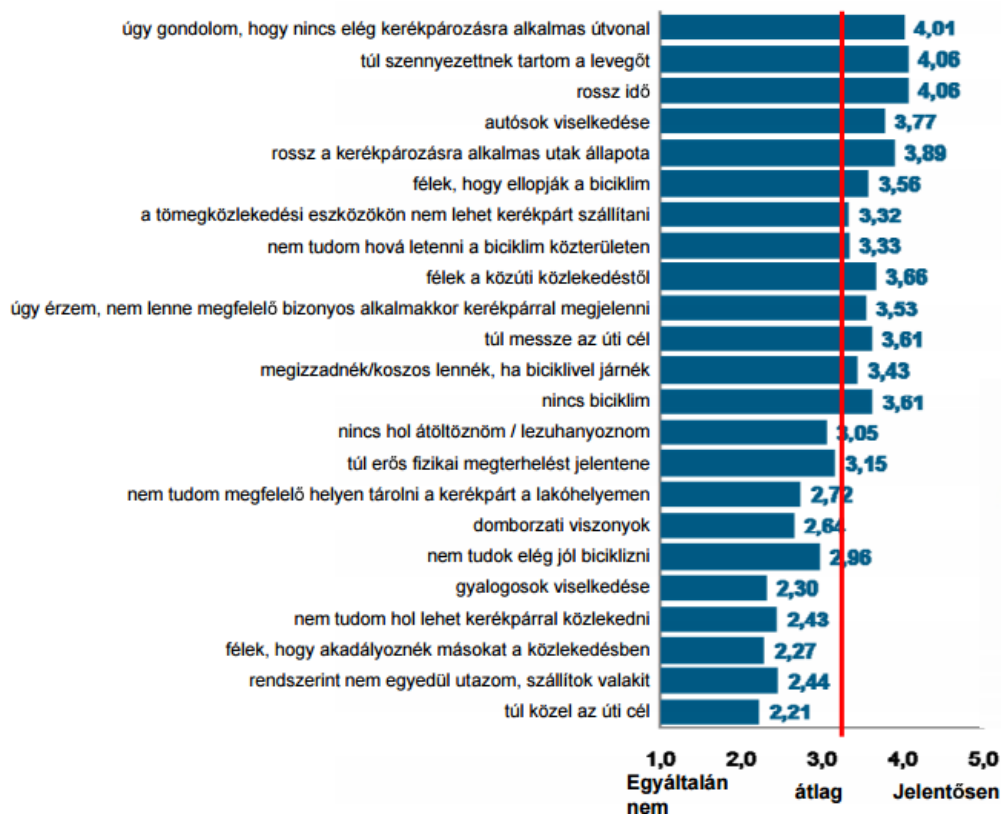
2009-ben készült a „Közösségi Kerékpáros Közlekedési Rendszerkutatás” című célcsoport elemzés 500 fős reprezentatív minta alapján. Ezen elemzés – bár elsősorban Budapest és agglomerációja területére vonatkozott – az egész országra értelmezhetően vizsgálta, melyek a kerékpározást akadályozó, visszatartandó tényezők (lásd következő ábra).





- JELMAGYARÁZAT:**
- Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset
  - Súlyos sérüléssel közúti közlekedési baleset
  - Halálos közúti közlekedési baleset
  - Önálló kerékpárút
  - Elválasztott rendszerű gyalog-kerékpárút
  - Elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút
  - Kerékpározásra kijelölt utca
  - - - Sétány / sétálóutca





3-17. ábra: A kerékpározástól visszatartó erők a vizsgálat szerint

Forrás: Hoffmann Research, 2009

A problémakör könnyebb kezelése érdekében a kerékpározást akadályozó tényezőket két csoportba soroltuk: a kemény (hard) tényezők, ezek az infrastruktúra jellegű tényezők; valamint a lágy (soft) tényezők, ezek az infrastruktúrán túlmutató tényezők.

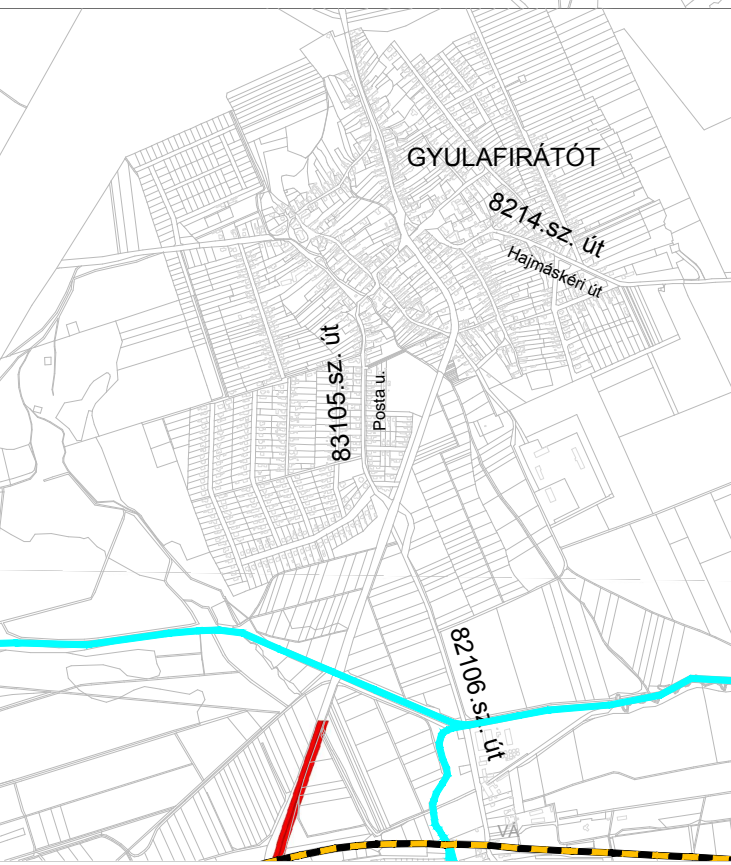
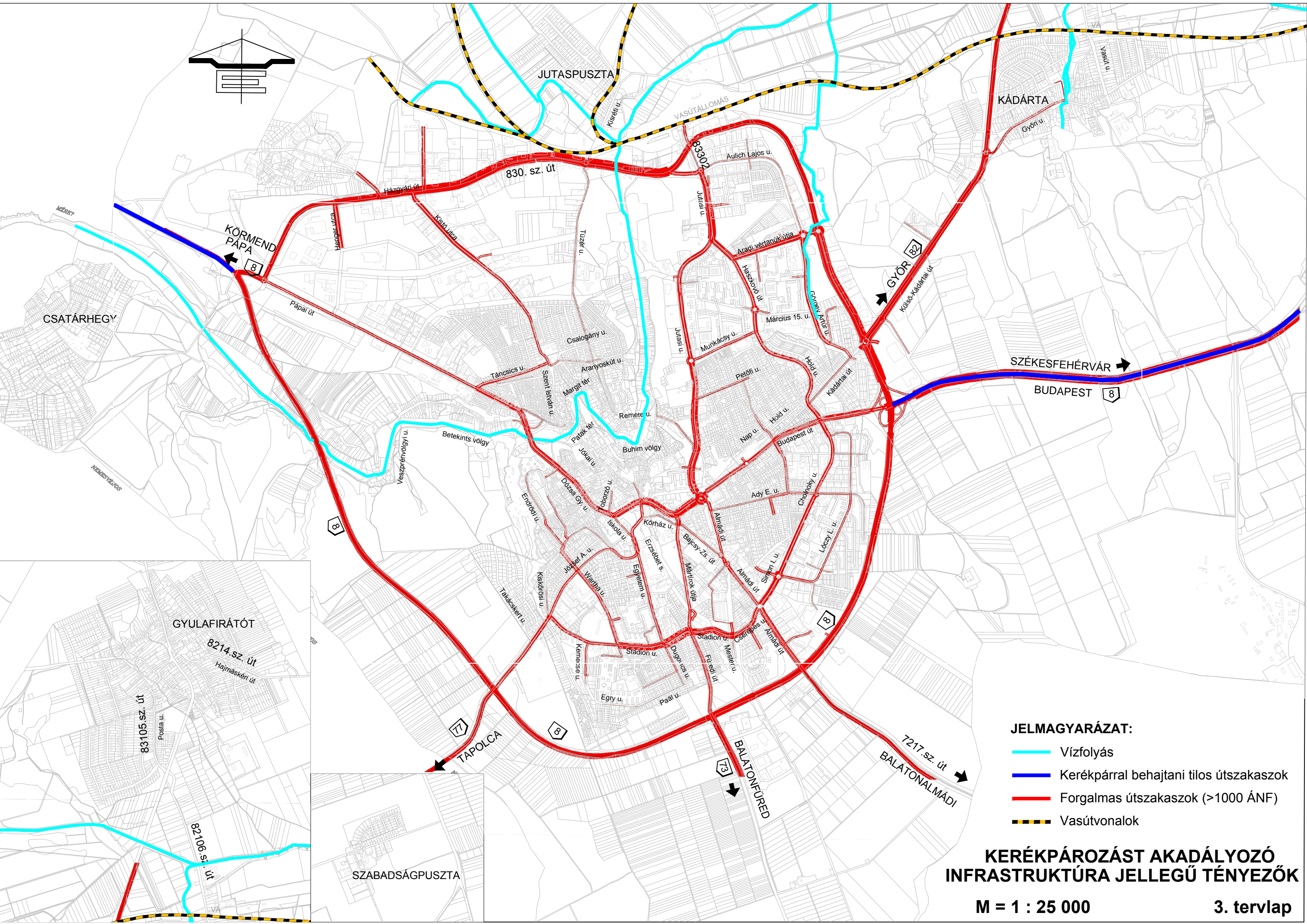
Az infrastruktúra jellegű tényezők közül a legerősebb, hogy nincs elég kerékpározásra alkalmas útvonal, illetve kerékpártároló. E problémával részletes a 3.3.2. fejezetben, míg a megoldásával 4.2 fejezetben foglalkozunk. Ide tartozik viszont a kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak, illetve egyéb elválasztó létesítmények (vasút, nagyforgalmú út, vízfolyás stb.) vizsgálata, ezt tartalmazza a következő tervlap.

Veszprém területén a kerékpárral behajtani tilos útszakasz csak a 8. sz. főút körgyűrűn kívüli részén található. Elválasztó létesítmények közül Veszprém belterületén pedig igazán problémát csak a Séd patak okoz, de elsősorban a patak völgye okozta magasságkülönbség (lásd 3-1. ábra).

A kerékpározást akadályozó lágy (soft) tényezői közé tartoznak az alábbiak:

- kerékpárosokra nem kellően odafigyelő gépjárművezetők;
- szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő kampányok hiánya;
- KRESZ szabályokat áthágó kerékpárosok;
- több helyen hibás, paradox és következtelen kerékpáros táblarendszer (lásd 3.3.2 fejezet);
- kerékpárosbarát munkahelyek hiánya (tárolóval, zuhanyzóval, öltözővel felszerelve);
- kerékpározást segítő szolgáltatások hiánya.





- JELMAGYARÁZAT:**
- Vízfolyás
  - Kerékpárral behajtani tilos útszakaszok
  - Forgalmas útszakaszok (>1000 ÁNF)
  - Vasútvonalok

**KERÉKPÁROZÁST AKADÁLYOZÓ  
INFRASTRUKTÚRA JELLEGŰ TÉNYEZŐK**

**M = 1 : 25 000**

**3. tervlap**



A felsorolt problémák megoldására az 5.5. fejezet tartalmaz megoldási lehetőségeket.

#### 3.3.1.5. Forgalomcsillapított területek

A kerékpáros közlekedés sebességéből és igényeiből fakadóan a közúti közlekedés egy részeként kell tekinteni, ezáltal kerülni kell gyalogosokkal való közös vezetést. Különösen igaz ez a kislevegű, alacsonyabb engedélyezett sebességű útszakaszokon. A 20-30 km/h sebességgel közlekedő gépkocsik és a 10-25 km/h sebességgel közlekedő kerékpárosok egy útpályán való vezetése komolyabb közlekedésbiztonsági probléma nélkül lehetséges.

Veszprém területén számos helyen található alacsonyabb engedélyezett sebességgel rendelkező utca, elsősorban a központi- és a lakóterületek környékén. A 20 és 30 km/h sebességkorlátozása, illetve a lakó-pihenő övezeteket mutatja a 3. tervlap (31. oldal).

#### 3.3.1.6. Kerékpárparkolás, multimodalitás

A fenntartható közlekedés előmozdításának alapvető eszköze az (elsősorban környezetkímélő) közlekedési módok szolgáltatási színvonalának az emelése, valamint az egyes módok közötti átszállás lehetővé tétele, illetve megkönnyítése, támogatása. A kerékpározás feltételeinek magas színvonalú biztosításához a jól kiépített és/vagy szabályozott vonalas létesítmények mellett hozzátartoznak további infrastrukturális elemek:

- rövid idejű parkolást lehetővé tevő létesítmények:
  - kerékpártámasz: a kerékpár a kerekénél fogva kerül rögzítésre;
  - kerékpártámasztó keret: alakjuk fordított „U”, vagy „P”, hogy a kerékpár vázszerkezete hozzátámasztható legyen – lásd 3-18. ábra;
  - függesztőkampó: a kerékpár vázát vagy kerekét tartva falon rögzítve, de alkalmazása közterületen nem javasolt;
  - kerékpár parkoló: több állással kialakított kerékpártámasztó keret;
- hosszú idejű tárolást lehetővé tevő létesítmények:
  - védett tároló (ketrec vagy épületen belüli terem): pl. B+R rendszerű kerékpártároló;
  - kerékpárőrző rekesz (tároló doboz) – lásd 3-18. ábra;
- kerékpáros pihenőhelyek;
- kerékpáros lábtámasz: csomópontok előtt a járda szintjén elhelyezett, a kerékpárosok kényelmesebb várakozását és gyorsabb elindulását biztosító kiegészítő létesítmény.



**3-18. ábra: Kerékpártárolás megoldásai (előtérben kerékpártámasztó keret, háttérben kerékpárörző rekesz)**

Az általánosan alkalmazható kerékpártárolók kialakításával szemben támasztott követelmények:

- Bármilyen fajta kerékpár (kosárral és gyereküléssel felszerelt is) elhelyezhető és rögzíthető legyen hozzá;
- A kerékpár rögzítése egyszerű, gyors, kényelmes legyen.
- A lakatot ne kelljen a talajtól számított 25 cm-nél lejjebb rögzíteni.
- Maximum 5 lépésben lehessen a kerékpárt tárolóhoz igazítani.
- A kerékpárt lehessen a rögzítés teljes folyamata alatt két kézzel fogni.
- A kerékpár biztonságosan, 3 ponton rögzíthető, a tárolónak ezt lehetővé kell tennie (a kerékpár váza minden esetben rögzíthető legyen).
- A tároló elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárok rögzítésekor, vagy elvitelekor ne érintkezzenek másik kerékpárral, a felhasználó öltözetével vagy egyéb kiálló elemekkel.
- A tároló támassza meg a kerékpárt, ne tudjon eldőlni.
- A tároló ne rongálja meg a kerékpárt (pl. anyagából, vagy konstrukciójából kifolyólag).
- A tároló anyagát tekintve legyen ellenálló a korrózióval, és a rongálással szemben.
- A rögzítés módja biztosítsa a tároló stabilitását, ne lehessen azt elmozdítani.
- A tárolók konstrukciója, és elhelyezésük ne akadályozza a tisztíthatóságot.
- A tárolók feleljenek meg a mindenkori biztonsági előírásoknak.

Veszprém területén a forgalmasabb városközponti területeken, a fontosabb kerékpáros célállomásokon, valamint a különböző intézményeknél megtalálható tárolóhelyek kapacitása kielégíti a meglévő igényeket. Problémát leginkább a tárolók minősége okozza, mivel jelenleg a leggyakoribb kerékpártárolási lehetőség a kerékpárrekeszek. Ezek többsége nem felel meg a fent felsorolt

követelményeknek nagy részének. További probléma, hogy e kerékpártárolók koncentráltan helyezkednek el a városban, kedvezőbb lenne több kisebb kapacitású tároló kihelyezése elszórtan.



**3-19. ábra: Veszprém területére jellemző kerékpártárolók**

*Forrás: Veszprém közlekedési hálózatának kerékpáros szempontú felmérése, Magyar Kerékpárosklub, 2015*

A hosszú idejű tárolást lehetővé tevő létesítmények hiányoznak. Veszprém területén nem található kerékpárőrző rekesz (tároló doboz), és a védett tárolók is elsősorban egyénileg biztosítottak.

A közösségi közlekedéssel lebonyolított utazás és a kerékpározás összekapcsolásának számos módja lehet. A kombinált közlekedés feltételrendszerének alapelemei a jelentősebb közösségi közlekedési csomópontok kerékpáros megközelíthetőségének biztosításán túl a közösségi közlekedési állomásokon és megállóiban rövidebb idejű tárolásra kialakított kerékpárparkolók, és a hosszabb idejű tárolásra kialakított kerékpártárolók. A B+R parkoló lényegében olyan távfelügyelettel, vagy helyi személyzettel ellátott kerékpármegőrző, amely a városmagtól távoli közösségi közlekedési megálló közvetlen környezetében található, és – elsősorban – a reggeli és délutáni (inga-) munkaforgalmat szolgálja ki. A veszprémi vasútállomásról és autóbusz pályaudvarról egyaránt hiányzik a védett B+R rendszerű parkoló. A vasútállomás kerékpártárolójának kialakítása nem felel meg a fent ismertetett feltételrendszernek, csak jelentős erőfeszítéssel használható.

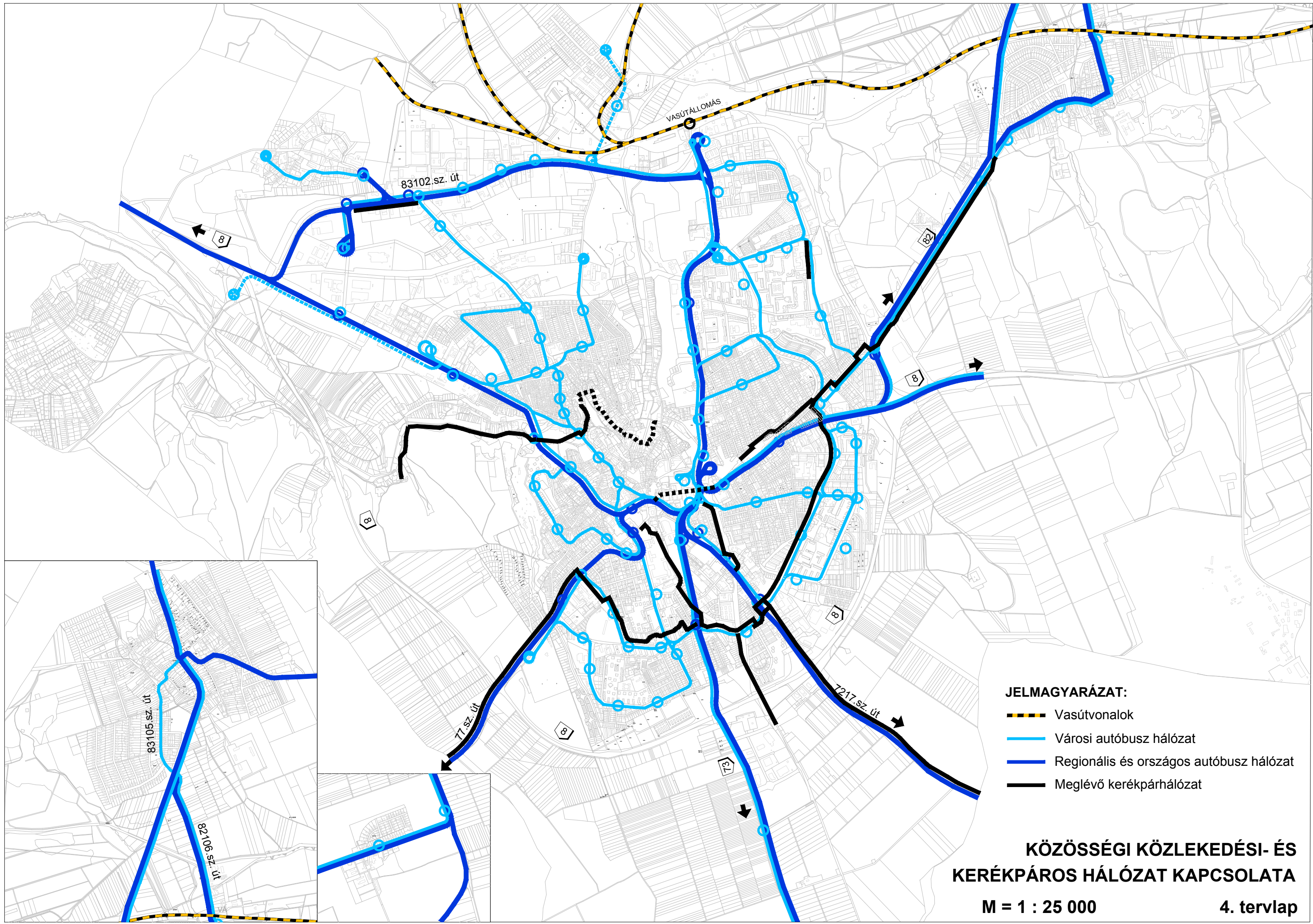
A két közlekedési mód összekapcsolásának másik módja a közösségi közlekedési járművön való kerékpárszállítás lehetővétele. Az városi, a regionális és az országos autóbuszos közlekedési rendszerbe nem vagy csak nagy nehézséges árán lehetséges a kerékpár szállításának biztosítása (elsősorban a jármű méretének kötöttségei miatt). A Veszprém városát érinti 20. sz. Budapest – Székesfehérvár – Szombathely vasúti fővonal, amelyen menetrendtől függően körülbelül kétóránként közlekedik kerékpárszállításra alkalmas vonat. A vasútállomás kialakítása (lift/rámpa nélküli aluljáró, sk+30 magas peron) és a kerékpárszállító jármű típusa (hagyományos, nem alacsonypadlós) azonban e közlekedési típust nagyban megnehezíti.

Veszprém közösségi közlekedési hálózatának és meglévő kerékpáros hálózatának kapcsolatát a következő tervlap szemlélteti. A két legfontosabb közösségi közlekedési csomópont (autóbusz állomás és vasútállomás) nem közelíthető meg kerékpáros létesítmény igénybevételével.





#### 3.3.1.7. Kerékpáros pihenőhelyek

A kerékpáros pihenőhelyeket jó kilátású ponton, látnivaló közelében, árnyas helyeken, hosszú emelkedők után vagy egyéb hasznos szolgáltatás közelében ajánlott kialakítani. Az alábbi szolgáltatásokkal szükséges rendelkezni:





**JELMAGYARÁZAT:**

-  Vasútvonalok
-  Városi autóbusz hálózat
-  Regionális és országos autóbusz hálózat
-  Meglévő kerékpárhálózat

**KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI- ÉS  
KERÉKPÁROS HÁLÓZAT KAPCSOLATA**

**M = 1 : 25 000**

**4. tervlap**



- esővédő ill. árnyékoló létesítmény, térképpel (rajta tájékoztató környékbeli úti célokról, közeli üzletekről, kerékpárszervizről, egyéb szolgáltatásokról, továbbá azok kerékpáros megközelítési lehetőségeiről);
- asztalok, padok (legalább 4 fő részére leülési lehetőség);
- kerékpárparkoló;
- szeméttároló;
- illetve a közelben WC és ivóvíz-vételezési lehetőség (és erről való tájékoztatás).

A felsorolt követelményeknek megfelelő, teljes értékű kerékpáros pihenőhely nem található Veszprém környezetében, de a város több pontján rendelkezésre állnak kerékpározók megpihenésére alkalmas terület. Például ilyen a Séd völgyi sétány menti helyszínek, teresedések (Kutas tér, Labirintus kertek, Betekints völgyi pihenőhely vagy az egykori kisvasút végállomás).

Veszprém területén jelenleg kerékpáros lábtámasz – mely a csomópontok előtt kerékpárosok kényelmesebb várakozását és gyorsabb elindulását biztosítja – nem található.

#### 3.3.1.8. Kerékpáros táblarendszer

A kerékpározók számára tájékoztató információt szolgáltató táblák száma igen alacsony a város méretéhez, de még a meglévő kerékpárforgalmi hálózat méretéhez képest is. Átlagosan két kilométerenként található olyan csomópont, ahol tájékoztató táblát helyeztek el; ám még ezekben a csomópontokban is igen korlátozott a táblázás. Nincs olyan csomópont, amelyikben minden irányból látható irányjelző tábla, és szintén nincsen olyan csomópont, ahol minden irányba mutat irányjelzés. A táblákon csak a célpontok szerepelnek (Centrum, Cholnoky Itp., Déli intézményterület, Egyetem, Kádárta, Nemesvámos, Balatonalmádi), azok távolsága nem. A táblák színe sem következetes: a szomszédos települések mellett néhol a belső városrészek is zöld színezésű táblát szerepelnek.

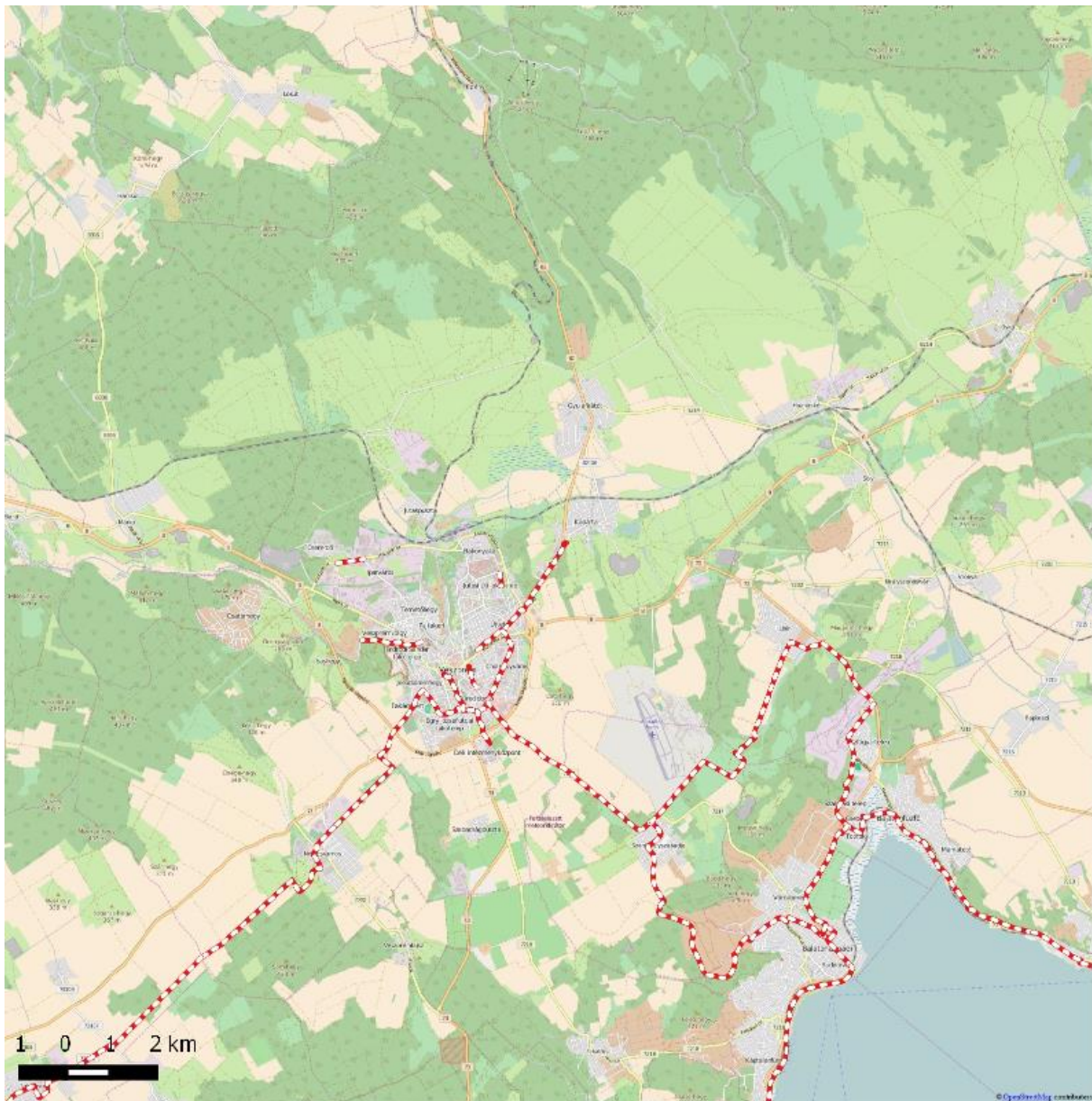
#### 3.3.1.9. Szemléletformálás

A városban jelenleg is több szemléletformáló kampány zajlik. Egyrészt a Magyar Kerékpárosklub területi szervezete és a Veszprémi Baleset-megelőzési Bizottság szervezésében folyamatosan zajlanak szemléletformáló események (kerékpáros KRESZ-oktatás, gyakorlati oktatással egybekötött kerékpáros túra stb.). Másrészt a Veszprémi Rendőrkapitányság „1 másodperc az élet” iskolai programsorozata is zajlik, amely viszont a Nemzeti Közlekedési Stratégiában foglalt alapelvvel (a félelemkeltésen alapuló negatív kampányok kerülése) ellentétes.

### **3.3.2. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények**

#### 3.3.2.1. Meglévő Veszprém térségében található kerékpárforgalmi főhálózat

A térségben kevés kerékpárforgalmi létesítmény található, és ezek többsége is elsősorban Veszprém városához kötődik. A település felől elsősorban a Balaton felé vezet kerékpáros útvonal, Balatonalmádi és Balatonfűzfő végponttal, ahol kapcsolódik a Balaton menti kerékpárhálózathoz. A Veszprém térségében található kerékpáros útvonalakat a következő ábra mutatja be.



**3-20. ábra: Veszprém térségében található kerékpáros útvonalak**

Háttér forrása: *openstreetmap.org*

### 3.3.2.2. Meglévő Veszprém városában található kerékpárforgalmi főhálózat

Veszprém a domborzati adottságok miatt, a kerékpározás szempontjából nem tartozik az ideális adottságú városok közé. A Séd-patak markánsan ketté osztja a várost, ezenkívül a jelentős szintkülönbségek leküzdése is nehezíti a kerékpáros közlekedést. Ugyanakkor a viszonylag kis távolságok, és a közösségi közlekedés által ellátatlan területek nagysága, hozzájárulnak a kerékpáros közlekedés részarányának növeléséhez.

Veszprém területén a jelenleg meglévő kerékpáros hálózat, több mint 13,9 km. Ennek döntő többsége a gyalogossal közös, elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút, kevesebb az önálló kerékpárút, útpályán kijelölt kerékpársáv, kerékpáros zóna, vagy egyirányú utcában kijelölt ellenirányú



kerékpározás lehetősége pedig nincsen. A hálózat összefoglaló táblázatát alább, a tervlapját a következő oldalon találhatjuk.

|                  | Kerékpáros útvonal  | Építés ideje | Hossza m      | Típusa   |
|------------------|---|--------------|---------------|--|
| 1.               | Házgyári út   | 2008         | 590           | elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút               |
| 2.               | Görgey Artúr utca   | 2009         | 300           | elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút               |
| 3.               | Kádártáról bevezető kerékpáros útvonal                            | 2011         | 3 300         | elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút               |
| 4.               | Belső körgyűrű, keleti oldala Cholnoky városrész                  | 2011         | 2 430         | vegyes rendszerű                                       |
| 5.               | Belső gyűrű nyugati oldala, Hóvirág lakótelep - Wartha Vince utca | 2011         | 1 310         | vegyes rendszerű                                       |
| 6.               | Almádi út belső szakasza  | 2014         | 550           | elválasztott gyalog és kerékpárút                      |
| 7.               | Veszprém – Balatonalmádi kerékpárút (Almádi út déli szakasza)     | 2013         | 2 230         | elválasztott gyalog és kerékpárút és önálló kerékpárút |
| 8.               | Déli iparterületet feltáró kerékpáros útvonal                     |              | 770           | vegyes rendszerű                                       |
| 9.               | Erzsébet sétány   | 2009         | 990           | közös gyalog és kerékpárút és önálló kerékpárút        |
| 10.              | Nemesvámosi kerékpárút veszprémi bevezető szakasza                | 2013         | 1 800         | önálló kerékpárút                                      |
| <b>Összesen:</b> |   |              | <b>14 270</b> |  |

**3-1. táblázat: Meglévő kerékpáros létesítmények adatai**

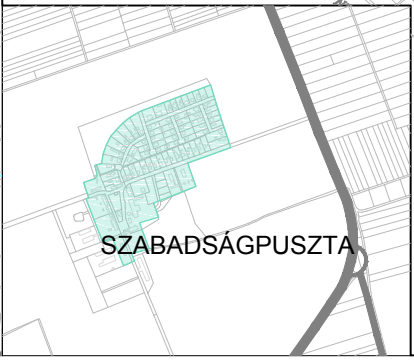
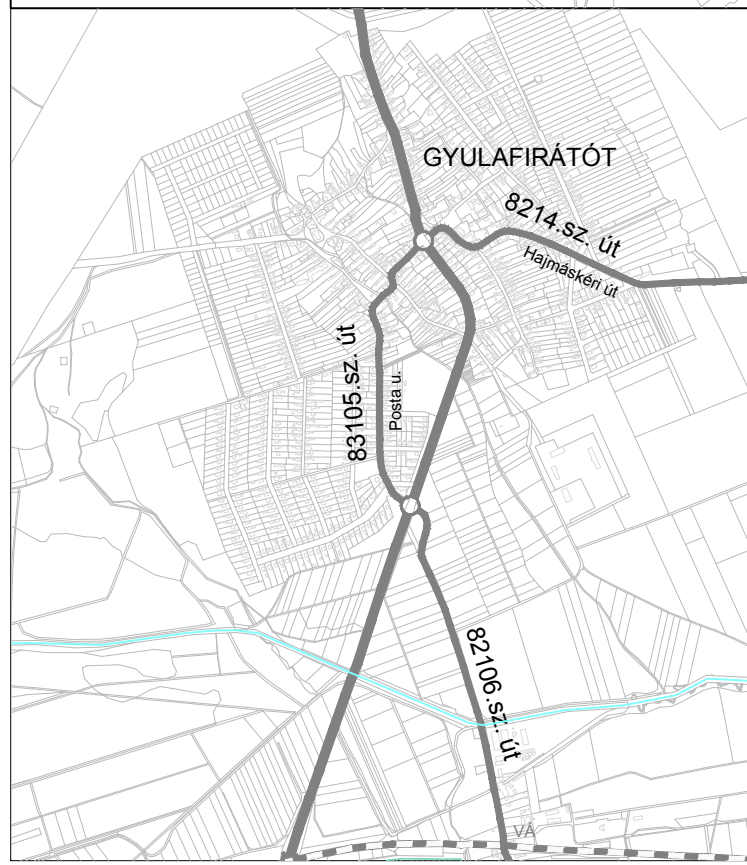
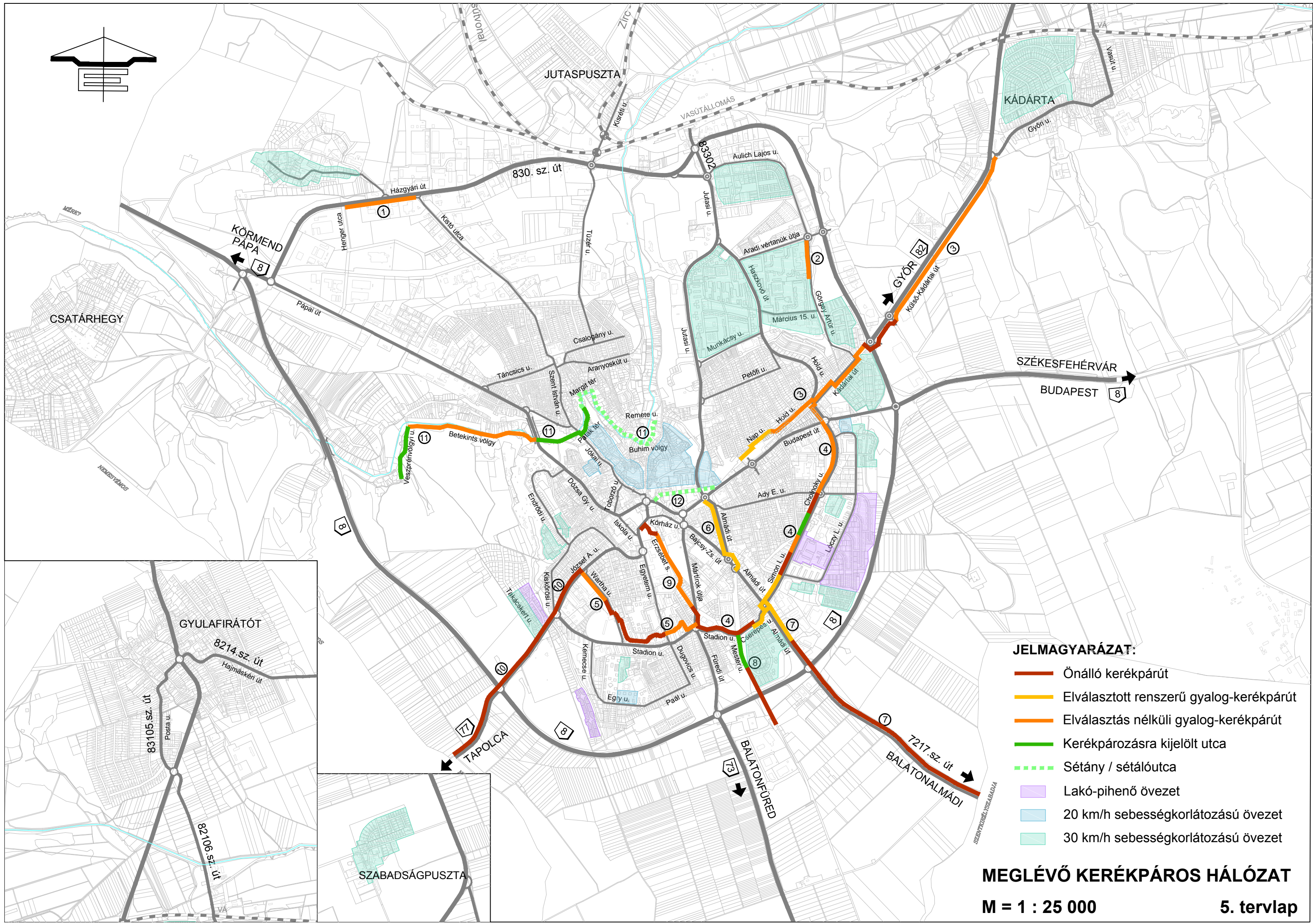
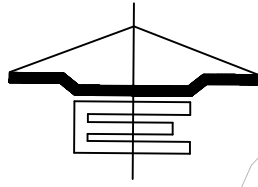
### 1. Házgyári út

A Házgyári úti és a Henger utcai ipari létesítmények kiszolgálására, a Házgyári út mentén, elválasztás nélküli közös gyalog és kerékpárút épült, a Kistó utca és a Henger utca között, az út déli oldalán, 592 m hosszon. A közös gyalog és kerékpárúton a gyalogos forgalom nem jelentős, az kerékpárút az útpályától zöldsávval el van választva. Burkolata 2,80 m széles, jó minőségű aszfalt burkolat.



**3-21. ábra: 1. Házgyári úti kerékpáros létesítmény**





- JELMAGYARÁZAT:**
- Önálló kerékpárút
  - Elválasztott rendszerű gyalog-kerékpárút
  - Elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút
  - Kerékpározásra kijelölt utca
  - - - Sétány / sétálóutca
  - Lakó-pihenő övezet
  - 20 km/h sebességhatárolású övezet
  - 30 km/h sebességhatárolású övezet

**MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS HÁLÓZAT**  
**M = 1 : 25 000** **5. tervlap**



A létesítmény legfőbb problémája, hogy egyik végpontján sincsen megoldva a továbbvezetés vagy csatlakozás más hálózati elemek felé. A másik – a város más részein is tapasztalható – hiba, hogy a kapubehajtóknál a táblázás nem felel meg a szabványoknak. A gyalog- és kerékpárút ugyanis elsőbbséget élvező főúttal párhuzamos, ennek ellenére ő maga nem élvez elsőbbséget a keresztező kapubehajtókkal szemben, hanem minden esetben elsőbbségadás kötelező és gyalog- és kerékpárút vége tábla van az útcsatlakozásoknál.

## **2. Görgey Artúr utca**

A Görgey Artúr út mellett elválasztás nélküli, közös gyalog- és kerékpárút vezet, az Aradi vértanúk útjától a Gábor Áron utcáig, közvetlenül az útburkolat mellett, attól kiemelt szegéllyel elválasztva. A nyomvonal jelenleg hálózathoz nem illeszkedik, a semmiből semmibe vezet, két végén nincs megfelelő kapcsolata az útpályával. Hossza 303 m, burkolata 4,00 m széles, jó minőségű, aszfalt burkolat.



**3-22. ábra: 2. Görgey Artúr úti kerékpáros létesítmény**

## **3. Kádártáról bevezető kerékpáros útvonal**

Kádárta dél-nyugati szélén lévő körforgalmi csomóponttól indul, majd a veszprémi Aréna mellett elhaladva, a Külső körgyűrűig vezet. Az Arénánál és a Külső körgyűrűnél lévő körforgalmat a kerékpárút aluljáróban keresztezi. Innen a Kádártai út mentén, majd a Hold utca – Nap utca nyomvonalon halad.

Kádártától a veszprémi Arénáig 3,60 m széles, elválasztás nélküli közös gyalog- kerékpárút épült, a 82. sz. főút dél-keleti oldalán, az útpályától zöldsávval, árokkal elválasztva, az árkok mellett védőkorrálattal ellátva. Burkolata jó minőségű aszfalt.



**3-23. ábra: 3. Kádártáról bevezető kerékpárút külterületi szakasz**

Az Aréna és a Külső körgyűrű között önálló kerékpárút halad. A 82. sz. főút alatt átvezető aluljáró ívei rosszul beláthatók, növényzettel benőttek, így használható szélességük csak mintegy 1,50 méter. A körgyűrű után a nyomvonal újra elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút, mely közvetlenül az útburkolat mellett vezet. A Külső körgyűrű és a Hold utca közti mintegy 650 m hosszú szakaszon kétszer vált oldalt a kerékpáros útvonal. Az Alkotmány utca keresztezésénél az elsőbbségi viszonyok nem egyértelműek, a Bolgár Mihály utcai átvezetés pedig a gépjárművezetőknek rosszul látható, a felfestés kopott.



**3-24. ábra: 3. Kádártáról bevezető kerékpárút belterületi szakasz**

A Hold utcánál elhagyja a Kádártai utat és a Hold utca - Nap utca útvonalon halad tovább, a Hold utcán 3,40 m széles, elválasztás nélküli gyalog-kerékpárútként, a Nap utcán 3,90 m széles, felfestéssel



elválasztott gyalog-kerékpárútként. A nyomvonal burkolatának minősége itt is jó minőségű aszfalt burkolat. A jelenlegi nyomvonal véget ér a régi vasútállomásnál, nincs folytatása a Belváros felé.



**3-25. ábra: Hold u. és Nap u.**

A Hold utca - Akácfa utca kereszteződésben történt az egyetlen halálos kerékpáros baleset (lásd a fenti bal oldali képet). Itt a gyalog-kerékpárút részére STOP tábla van kihelyezve, a rossz beláthatóság miatt. Viszont a Kádárta felől érkezőknek emelkedően kellene megállniuk és újraindulniuk, ami nagy kényelmetlenséggel jár; így kijelenthető, hogy a csomópont jelenlegi kialakítása nem áll összhangban a közlekedési igényekkel.

#### **4. Belső körgyűrű, keleti oldala Cholnoky városrész**

A Hold utcától indulva, a Cholnoky Jenő u.- Simon István u.- Cserepes u.- Stadion u. nyomvonalon vezet a Füredi utcáig. Keresztmetszeti kialakítása elég vegyes képet mutat:

- A Cholnoky utca mentén, a Hold utcától az Ady Endre utcáig elválasztás nélküli közös gyalog és kerékpárút épült, szélessége 3,10-3,70 m.
- Az Ady Endre utca – Almádi út között minden variáció megtalálható. A Mikszáth Kálmán utcáig önálló kerékpárút épült, utána egy rövid szakaszon kerékpáros barát utcán (6,70 m) vezet a nyomvonal, majd elválasztás nélküli, önálló, és felfestéssel elválasztott közös gyalog- kerékpárút vezet.
- Az Almádi úti körforgalomnál a nyomvonal áttér az út másik oldalára, egy rövid szakaszon, elválasztott gyalog-kerékpárútként (3,70 m), majd tovább a Stadion út mentén a Füredi utcáig újra önálló kerékpárútként épült (2,20 m).

A kerékpáros útvonal burkolata jellemzően jó minőségű aszfalt burkolat (kivéve a Budapest úttól délre eső rövid szakaszt). Legnagyobb negatívumként a keresztmetszeti kialakítás gyakori váltása említendő, illetve hogy a váltások felfestései és táblázása nem mindenhol megfelelő.



**3-26. ábra: 4. Belső körgyűrű, keleti oldala Cholnoky városrész**



**3-27. ábra: 4. Belső körgyűrű, Stadion utca**

A Vilonyai és Csillag utca között nagy a gyalogosforgalom, ami jelentős konfliktusforrás. Itt is tapasztalható, hogy bár kiemelt útvonallal párhuzamosan vezetett a létesítmény, a keresztező utcákkal szemben alárendelt. A Rózsa utcánál egy kőkerítés miatt kialakult, rosszul belátható szűkület okoz balesetveszélyt. Ettől délre a létesítmény melletti fenyőfák lombja belóg a létesítményre, igencsak leszűkítve az amúgy elegendő szélességet.

A Simon István utca, Cserepes utca és az Almádi út kereszteződésében található körforgalom körül a kerékpárút majdnem teljesen körbe van vezetve, de a szélesség jellemzően nem éri el a 2,00 m-t és minden egyes keresztező útnak elsőbbsége van a kerékpárúttal szemben (még egy benzinkút bevezető útjának is).

A Cserepes utca keleti részén a gyalog-kerékpárút gyalogos felében több lámpaoszlop okoz szűkületet, ezért a gyalogosok is a kerékpárforgalmi felületen közlekednek. A Cserepes utcán való átvezetés felfestése lekopott, a gépjárművezetők számára nehezen észlelhető. A Mester utcán való átvezetésnél az elsőbbségi viszonyok nem egyértelműek. Ettől délre a kerékpárút mellett nem található járda, így azt a gyalogosok is használják.



### **5. Belső gyűrű nyugati oldala, Hóvirág lakótelep - Wartha Vince utca**

A Füredi út és Stadion utca kereszteződésétől, a Hóvirág lakótelepen áthaladva, a Wartha Vince utca mentén halad a József Attila utcáig.

A Hóvirág lakótelepre az Ördögárok utcán vezet be nyomvonal 3,40 m széles, elválasztás nélküli gyalog-kerékpárútként, melynek burkolata jó minőségű. Az Ördögárok utcától tovább a Stadion utcai és a Wartha Vince utcai házak mögötti zöldterületen lévő sétány van kijelölve először közös gyalogos-kerékpáros felületként, majd az Egyetem utcától a Wartha Vince utcáig önálló kerékpárútként. Szélességük 2,70-2,80 m. A nyomvonal inkább sétány jellegű, mint közlekedési célú kerékpározást szolgáló létesítmény. A gyalogosforgalom nem olyan nagy, hogy problémát jelentene, viszont több rosszul belátható kerékpáros átvezetés található, ahol a kerékpárral közlekedők elsőbbségadásra kényszerülnek. A lenti képen például STOP jelzőtábla kényszeríti megállásra a kerékpárost, a védett útszakasz ugyanakkor egy parkoló útteste, amin a kerékpárút vörös színű burkolattal vezet át, szintben kiemelve, így a forgalmi kialakítás egymásnak ellentmondó üzeneteket közvetít a közlekedőknek.



**3-28. ábra: 5. Belső gyűrű nyugati oldala, Hóvirág lakótelep**

A Wartha Vince utca mentén először önálló kerékpárút halad, majd a Stadion köztől elválasztás nélküli közös gyalog-kerékpárút épült. Ezen a szakaszon az oldalváltás, valamint a parkoló és a kapubehajtó forgalma nehezíti a kerékpáros közlekedést. A Stadion köznél az elsőbbségi viszonyok a közelmúltban rendeződtek. A nyomvonal szélessége 2,80-3,00 m.



3-29. ábra: 5. Belső gyűrű nyugati oldala, Wartha Vince utca

#### 6. Almádi út belső szakasza

Az Almádi út mentén 3,90 m széles, elválasztott rendszerű gyalog és kerékpárút vezet, a Budapest úttól a Radnóti térig. A létesítmény jó állapotú, nem rég épült. Táblázása hibás, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútnak van jelölve. A nyomvonal véget ér a Radnóti téri körforgalomnál, az Almádi út déli szakasza felé nincs csatlakozása, ezt a folytonossági hiányt mindenképpen pótolni kell. A Budapest úti végénél a létesítmény járdában ér véget.



3-30. ábra: 6. Almádi út belső szakasza

Forrás: Magyar Kerékpárosklub, 2015

#### 7. Veszprém – Balatonalmádi kerékpárút (Almádi út déli szakasza)

Az Almádi út - Simon István út - Cserepes utca körforgalmi csomóponttól indulva halad az Almádi út mentén, annak keleti oldalán, majd a Külső körgyűrű után, a 7217. sz. út mellett vezet, a Szentkirályszabadjai csomópontig, hossza több mint 10 km. A körforgalomtól a Dornyai Béla utcáig 3,40 m széles elválasztott rendszerű gyalog és kerékpárútként épült ki, majd onnan tovább 1,80 m széles önálló kerékpárút vezet, az útpályától széles zöldsávval elválasztva.





**3-31. ábra: 7. Veszprém – Balatonalmádi kerékpárút (Almádi út déli szakasza)**

A nyomvonal jellemzően problémamentes, burkolata jó minőségű, aszfalt burkolat. A létesítményen található aknafedelek szintbe helyezése szükséges.



**3-32. ábra: 7. Veszprém – Balatonalmádi kerékpárút segélyesüllyesztési probléma**

### **8. Déli iparterületet feltáró kerékpáros útvonal**

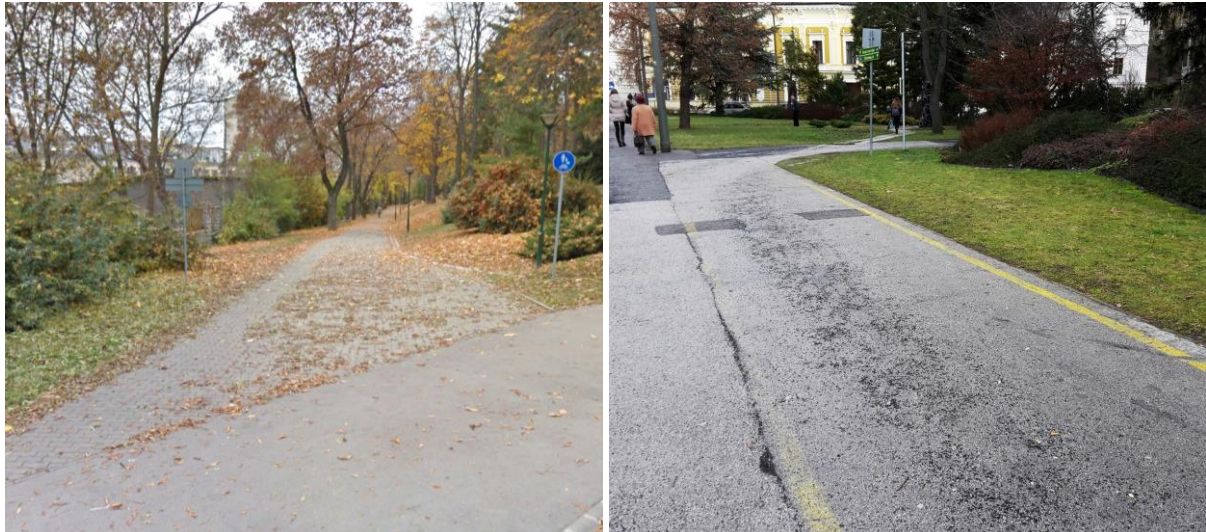
A Mester utca végétől indul, a külső körgyűrűt aluljáróval keresztezve halad a Déli iparterületig. A Mester utca – Cserepes utca csomópontban történő átvezetés után, a kis forgalmú Mester utca (6,0 m széles) útburkolatán halad, mely tökéletesen alkalmas kerékpározásra. A Mester utca végétől 3,0 m széles, önálló kerékpárútként folytatódik tovább az iparterületig. Burkolata jó minőségű aszfalt, a külterületi szakaszon is ki van építve a közvilágítás.



**3-33. ábra: 8. Déli iparterületet feltáró kerékpárút**

### **9. Erzsébet sétány**

A Füredi út - Stadion utca kereszteződésétől indul, az Erzsébet ligeten, Erzsébet sétányon haladva a Színházkertig tart. Önálló és a gyalogosokkal közös szakaszok vegyesen fordulnak elő. A Stadion utcai kerékpárút a Mártírok útján még tovább folytatódik 2,80 m széles önálló kerékpárútként az Erzsébet sétányig, itt az úton átvezetve a parkon vezet keresztül. Szélessége változó, déli részén megfelelő (3,50-3,80 m), a kórház mellett viszont már csak 2,30 m széles. Burkolata térkő, ami nem is hézagmentesen lett fektetve. A sétányon gyakori a kerékpáros-gyalogos konfliktus, az andalgó gyalogosok és a magasabb sebességgel haladó kerékpárosok között.



**3-34. ábra: 9. Erzsébet sétány**

A kerékpáros forgalom továbbvezetése a Megyeház tér felé térkő burkolatú nem kijelölt kerékpáros útvonalon történik.

### **10. Nemesvámosi kerékpárút veszprémi bevezető szakasza**

A Veszprém - Nemesvámosi kerékpárút, az OTrT-ben szereplő 81. sz. Balaton-Rába törzshálózati elem része. A Wartha Vince utcánál kezdődik, ahol a József Attila utca északi oldalán lévő zöldsávban vezet 2,50 m széles önálló kerékpárútként, majd a Tapolcai út (77. sz. főút) mentén halad tovább, 2,90 m



szélességgel, önálló kerékpárútként, Nemesvámos felé. A gypmester telepi útnál keresztezi a tapolcai utat és Nemesvámos közigazgatási területére lépve egy mezőgazdasági út mellett halad tovább. Hossza 4,1 km, burkolata jó minőségű aszfalt burkolat, a Külső körgyűrűt aluljáróban keresztezi.



**3-35. ábra: 10. Nemesvámosi kerékpárút veszprémi bevezető szakasza**

*Forrás: Magyar Kerékpárosklub, 2015.*

A 77. sz. főút keresztezése hangsúlytalan, a kerékpáros közlekedés biztonságosabbá tétele érdekében a gépjármű vezetők figyelmét fokozottabban fel kellene hívni a keresztező kerékpáros forgalomra. A gépjárművek kerékpárútra való felhajtását megakadályozó oszlopok este, rossz látási viszonyok esetén balesetveszélyesek.

A belterületi szakaszon a keresztező (Kiskőrösi, Takácskert) utcákkal szemben alárendelt, hiába vezet főúttal párhuzamosan.

### **11. Séd patak menti sétány**

A sétány Séd patak mentén halad, a Remete utcától a Veszprémvölgyi utcáig. Eredendően gyalogos sétány (Buhim völgy, Szent Katalin sétány, Betekints völgy), rendkívül nagy is a gyalogos forgalom, és annak ellenére, hogy nincs kitáblázva kerékpáros útvonalként, sok kerékpáros is használja. Egyes szakaszain kis forgalmú lakó utcákon (Kollégium utca, Margit tér, Patak tér, Kittenberger Kálmán utca, Veszprémvölgyi utca) vezet keresztül. A nem rég kiépített gyalogutak szélessége, szintbeli kialakítása megfelel a kerékpárút minimális feltételeinek. A burkolat jellege vegyes, van aszfalt, térkő és murva burkolat is.



**3-36. ábra: 11. Séd patak menti kerékpárút**

## 12. Kossuth Lajos utca

A Kossuth Lajos utca, mint sétáló utca a kerékpáros forgalom számára igénybe vehető, használják is a kerékpárosok. Burkolata nem rég felújításra került, és a Jutasi út alatt aluljáró épült. Az utca kerékpáros baráttá tehető, gyalogos-kerékpáros zónaként való kijelölésével.

### 3.3.3. Értékelés és problématerkép

#### 3.3.3.1. Kerékpárforgalmi főhálózat értékelése

A jelenlegi kerékpáros hálózat legfőbb hiányosságai a hálózati térképről egyértelműen leolvashatók. Veszprém területén nagy számban épültek ki az elmúlt években kerékpáros útvonalak, a hálózat hiányossága azonban még mindig jelentős. Különösen nagy a hiányosság a belvárostól északra eső területen, az itt lévő városrészek még nem kapcsolódtak be a kerékpáros hálózatba. Jelentősek a folytonossági hiányok, a város több pontján van olyan létesítmény, amely nem kapcsolódik megfelelően a hálózathoz, izoláltan működik. (pl. Görgy Artúr út, Balaton Plaza – Belváros, Almádi út - Radnóti tér).

Jelentős számú a gyalogosokkal közös felületen való kerékpáros útvonal, ráadásul ebből is az elválasztás nélküli közös gyalog-kerékpárút a domináns, ami különösen sok gyalogos - kerékpáros konfliktus helyszíne lehet.

Egy-egy útvonalon gyakran változik a kerékpáros létesítmény keresztmetszeti kialakításának módja, ami nyilvánvalóan a rendelkezésre álló hely függvényeként alakult ki, de pl. a belső gyűrűt jelentő Cholnoky u. – Simon u. – Cserepes u. – Stadion u. – Hóvirág lakótelep – Wartha V. utca nyomvonalon tízszer változik a kerékpáros vezetés jellege. A különböző keresztmetszeti kialakítások mellett, gyakoriak az oldalváltások is.

A jelenlegi kerékpáros hálózatra jellemző, hogy többnyire egyoldali kerékpárutak, vagy közös gyalog- és kerékpárutak szövik át a várost, ahol az egyoldali vezetés miatt a túloldal megközelítése nehézkes. Nem jellemző a közúti forgalommal közös felületen való irányhelyes nyomvonal kijelölés, kerékpársávok, kerékpáros nyomok felfestése. A városban kerékpárral közlekedőkre az a jellemző, hogy többnyire csak a kiépített útvonalakat használják, az egyébként kerékpározásra alkalmas közutakat kevésbé, annál inkább a gyalogjárdákat.

A csomópontokban a kerékpáros átvezetések több helyen hangsúlytalanok, rosszul beláthatóak mind a kerékpárosok, mind a gépjárművezetők számára, az útburkolati jelek kopottak, a jelzőtáblák sokszor hiányosak vagy hibásak (pl. az Almádi úti kerékpárút elválasztás nélküli gyalog-kerékpárútként van jelölve, miközben elválasztott rendszű). Az átvezetéseknel a szegélyek sok helyen nincsenek 0 cm-re lesüllyesztve, több helyen van „K” szegély, vagy 3-4 cm-es töredezett szegély, mely könnyen balesetveszélyes szituációt okozhat (Almádi út - Simon István utcai, Dornyai Béla utcai csomópontja).

Több helyen a belógó növényzet nehezíti a közlekedést, illetve a kereszteződések beláthatóságát. Belógó, nem megfelelően nyírt növényzet van pl. a Cserepes utcában, a Kiskőrösi utcában, valamint Veszprém - Nemesvámos közötti kerékpárúton.

Kerékpárutak keresztezéseiben, a kapubeállóknál gyakoriak a gépjárművek felhajtását megakadályozó oszlopok, melyek bizonyos helyeken balesetveszélyesek a kerékpárosok szempontjából. Az oszlopok leszűkítik a rendelkezésre álló felületet, rossz látási viszonyok között nehezen észrevehetőek (pl. Almádi úti buszmegálló, Takácskert u. - József Attila u. kereszteződés, 8. sz. főút és Nemesvámos között minden kereszteződésben).

A városban kevés a megfelelő kialakítású, jól használható kerékpárparkoló. A vasútállomásról és autóbusz pályaudvarról egyaránt hiányzik a B+R parkoló. A parkolási lehetőségek hiánya gátat szab a rendszeres kerékpárhasználatnak.

### 3.3.3.2. Veszprém kerékpárforgalmi alaphálózatának komplex értékelése

Az előző fejezetekben bemutatott, kerékpározást befolyásoló tényezők alapján megvizsgáltuk Veszprém teljes közúthálózatát kerékpározhatóság (kerékpárosbarát jelleg) szempontjából. A legfontosabb minősítő szempontok a gépjárműforgalom nagysága, összetétele, engedélyezett sebesség, útburkolat típusa és minősége, engedélyezett irányok, útszélesség, parkolási helyzet, beláthatóság, balesetbiztonság.

A Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (ÚT 2-1.203-2010) szabvány szerint 2 000 egységjármű/nap és 50 km/h engedélyezett sebesség (illetve 4 000 egységjármű/nap és 30 km/h engedélyezett sebesség) alatt a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, vagyis vegyes forgalomként haladhat forgalomtechnikai eszköz alkalmazása nélkül (pár Veszprémre nem jellemző esettől eltekintve). A 90 km/h engedélyezett sebesség vagy 20 000 egységjármű/nap forgalom felett, illetve 50 km/h és 4 000 egységjármű/nap felett a közúti forgalomtól elválasztott kerékpárút vagy közös gyalog- és kerékpárút alkalmazása szükséges. A két szélsőséges forgalmi szituáció közötti átmeneti tartományban az alábbi kerékpárforgalmi létesítmények alkalmazása lehetséges:

| Kerékpárforgalmi létesítmény                   | ÁNF, egységjármű/nap |                       |              |
|--|----------------------|-----------------------|--------------|
|  | 2000 és 10000 között | 10000 és 20000 között | 20000 felett |
| Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka      | +                    | +                     | -            |
| Széles forgalmi sáv                            | +                    | +                     | -            |
| Kerékpáros nyom                                | +                    | -                     | -            |
| Autóbusz-forgalmi sáv használata               | +                    | +                     | +            |
| Nyitott kerékpársáv                            | +                    | -                     | -            |
| Kerékpársáv                                    | +                    | +                     | +            |
| Megemelt kerékpársáv                           | +                    | +                     | +            |
| Egyéb forgalommentes út (pl. árvédelmi töltés) | +                    | +                     | +            |
| Párhuzamos kiserőmű közút, szervízút, lakóutca | +                    | +                     | +            |

**3-2. táblázat: Kerékpárforgalmi létesítmények alkalmazási lehetősége**

A kerékpárforgalmi létesítményekkel szemben támasztott követelmények:

- A hálózat összefüggő legyen, kapcsoljon össze minden lényeges úticélt kerülőutak nélkül.
- A csomópontok kialakítása biztonságos legyen, komplikált forgalmi kapcsolatok nélkül:

- a jelzőlámpával szabályozott kereszteződésekben a gyalogos és kerékpáros forgalom elválasztása indokolt;
  - a balra kanyarodó gépjárműforgalom számára külön fázis kialakítása szükséges;
  - a kerékpárútnak a vele párhuzamosan haladó közúttal megegyező elsőbbségi viszonyokkal ajánlott rendelkeznie;
  - az egyoldali kerékpárforgalmi létesítményeknél a túloldaltól becsatlakozó utakkal való kapcsolatot minden esetben biztosítani kell.
- Ne legyenek a típusváltások túl gyakoriak, lehetőség szerint a kül- és belterület határára, vagy csomópontokra essenek. Különösen veszélyesek azok a helyek, ahol a kerékpáros a közútra érkezik, e helyeken nagyon fontos, hogy a gépjárművezetők és a kerékpárosok jól lássák egymást.
  - Amennyiben a domborzati és helyszínrajzi viszonyok lehetőségessé teszik, legyen akadály- és emelkedő mentes.
  - Az útburkolatok megfelelő minőségűek és szélességűek legyenek a kívánt szolgáltatási színvonal biztosításához.
  - Az úticélok és a hálózati elemek egyértelműen és következetesen legyenek kitáblázva.

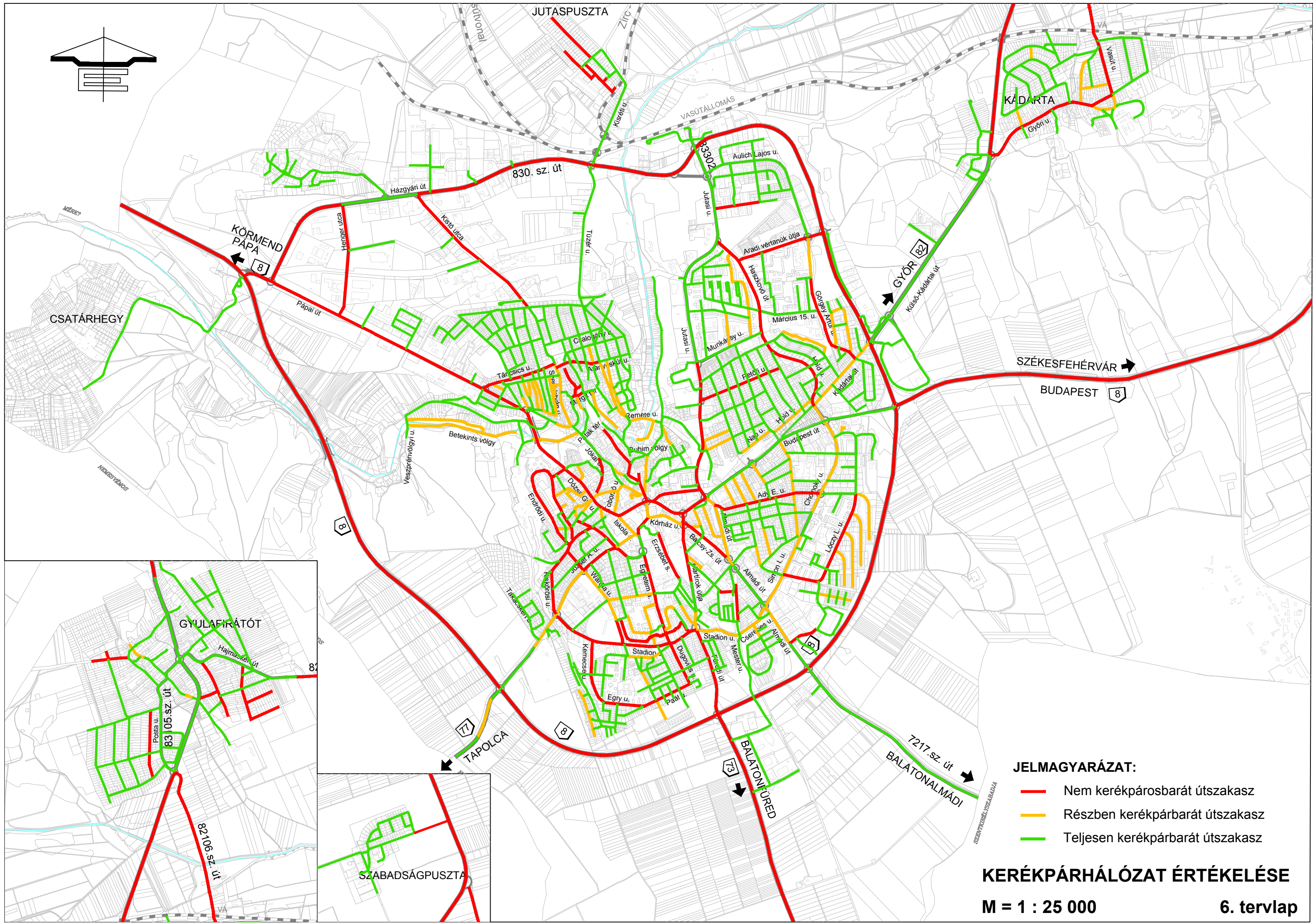
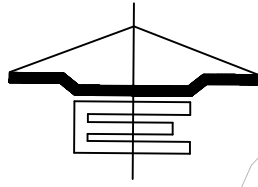
Különleges követelményként fogalmazható meg, hogy a hivatásforgalmat és a szabadidős forgalmat egyaránt szolgáló hálózati elemek átfedésben legyenek, és élvezzenek előnyt a fejlesztések sorrendjében.

Az egyirányú útszakaszok – ha megfelelnek a támasztott kerékpáros követelményeknek – csak részben (egy irányban) tekinthetők kerékpárosbarátnak, mivel az ellenirányú kerékpározás nem lehetséges. Egyirányú utcában csak akkor engedhető meg ellenirányban a kerékpározás, ha az jelzőtáblával jelzett A kialakítás lehet kerékpársáv nélküli vagy kerékpársávós is. Akkor tekinthető egy egyirányú útszakasz ellenirányban kerékpározhatónak, ha teljesülnek bizonyos keresztmetszeti szélességek és a beláthatóság és közlekedésbiztonság is megfelelő. Részben tekinthetők továbbá kerékpárosbarátnak az olyan útszakaszok, amelyek megfelelnek a támasztott kerékpáros követelményeknek, de rövid szakaszon található a kényelmes kerékpározást akadályozó tényező.

A már meglévő kerékpárforgalmi létesítmények szintén megvizsgálásra kerültek, hogy azok minősége és típusa megfelel-e a bemutatott követelményeknek.

A vizsgálat elkészült Veszprém MJV összes közútjára, melynek eredményei határozzák meg a fejlesztési lehetőségeket. A 6. tervlap azt mutatja a következő oldalon, hogy Veszprém útjai közül melyek nem, és melyek csak részben kerékpárosbarátok. Míg a 7. tervlap szemlélteti, mint problématérkép, hogy az egyes útszakaszok miért nem vagy miért csak részben tekinthetők kerékpárosbarátnak.





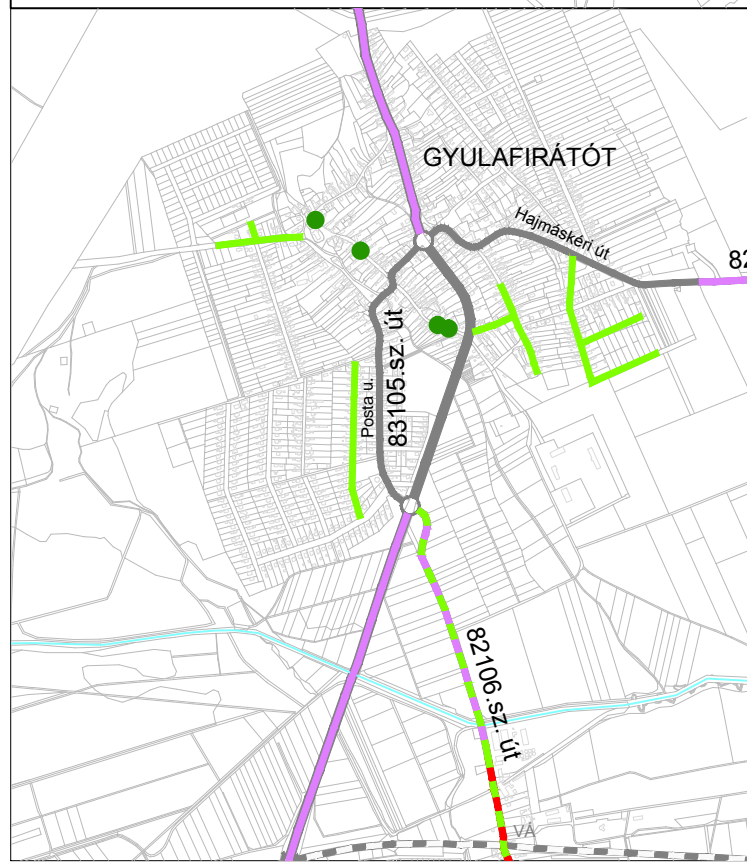
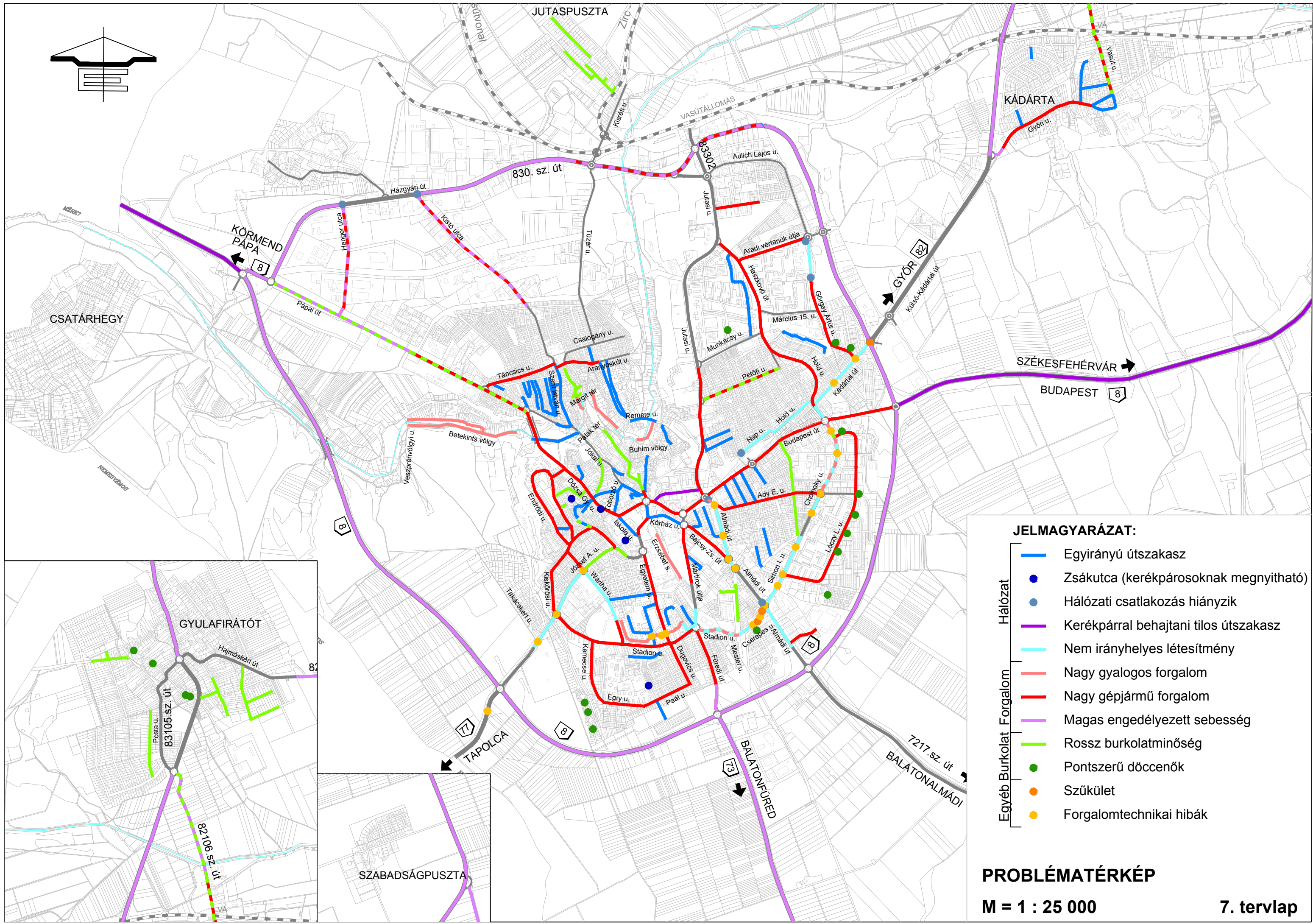
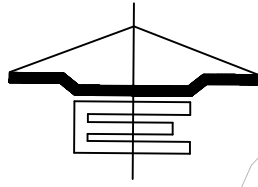
- JELMAGYARÁZAT:**
- Nem kerékpárosbarát útszakasz
  - Részben kerékpárbarát útszakasz
  - Teljesen kerékpárbarát útszakasz

**KERÉKPÁRHÁLÓZAT ÉRTÉKELÉSE**

M = 1 : 25 000

6. tervlap





**JELMAGYARÁZAT:**

- |          |  |  |
|----------|--|--|
| Hálózat  |  | Egyirányú útszakasz                    |
|          |  | Zsákutca (kerékpárosoknak megnyitható) |
| Egyéb    |  | Hálózati csatlakozás hiányzik          |
|          |  | Kerékpárral behajtani tilos útszakasz  |
|          |  | Nem irányhelyes létesítmény            |
|          |  | Nagy gyalogos forgalom                 |
|          |  | Nagy gépjármű forgalom                 |
|          |  | Magas engedélyezett sebesség           |
| Burkolat |  | Rossz burkolatminőség                  |
|          |  | Pontszerű döccenők                     |
|          |  | Szűkület                               |
|          |  | Forgalomtechnikai hibák                |

**PROBLÉMATERKÉP**

M = 1 : 25 000

7. tervlap



### 3.4. Közbringa

Jelenleg Veszprém területén nem üzemel közbringa rendszer.

### 3.5. Szervezeti-működési háttér

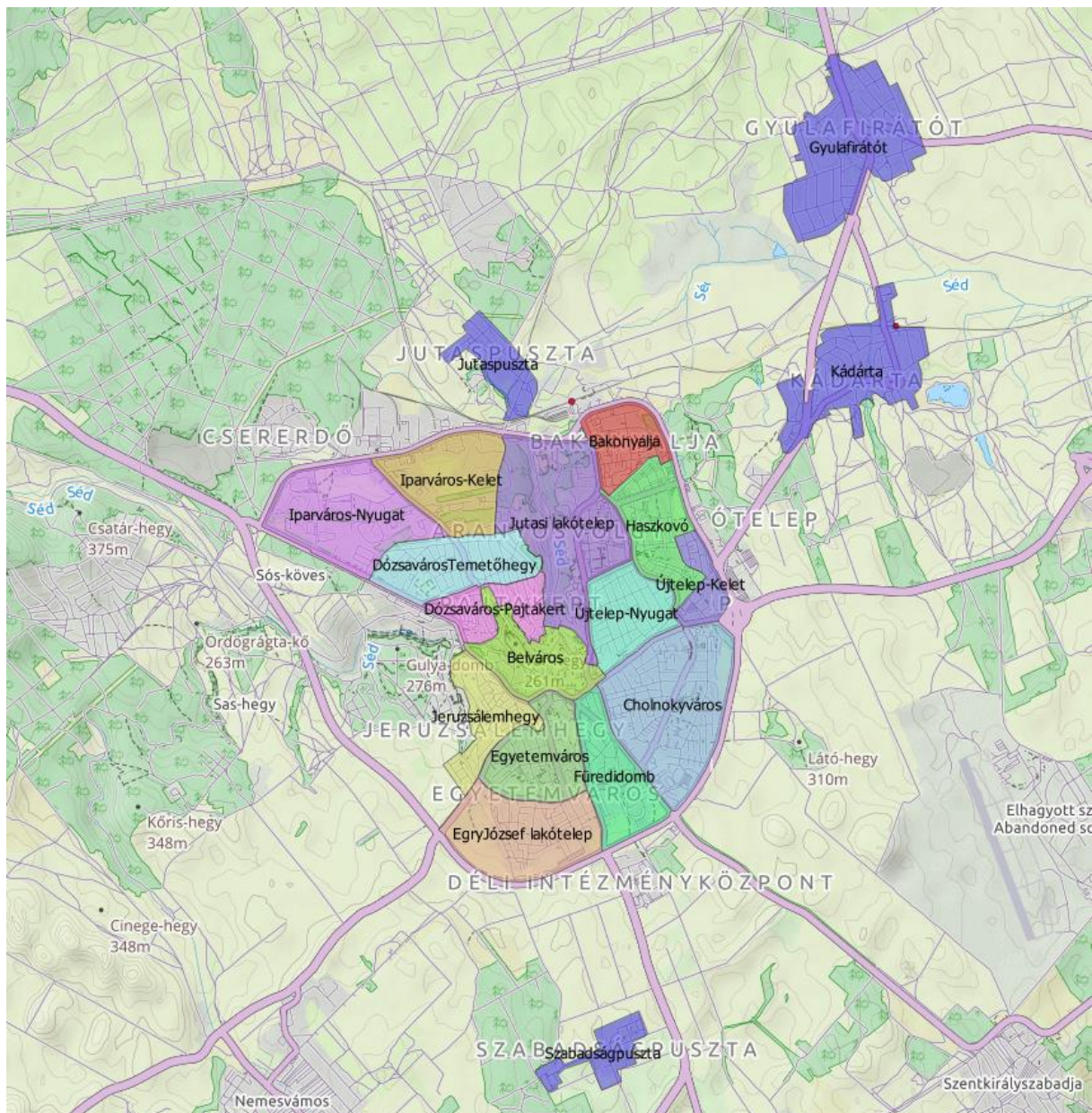
A Veszprém közigazgatási területén a jelenlegi kerékpárforgalmi hálózati elemeket a Szervezeti és Működési Szabályzat 10.11.10 pontja alapján a Veszprém MJV Polgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Irodája üzemelteti, együttműködésben a „VKSZ” Veszprémi Közüzem Szolgáltató Zrt.-vel. Ennek keretében a VKSZ végzi a közterületek (közutak, köztéri járdák) tisztántartását gépi és kézi erővel.

A Városüzemeltetési Iroda és a VKSZ pénzügyi rendszerében, kimutatásaiban nem válnak el egymástól a közterek egyes fajtái, így nem állapítható meg pontosan, hogy a teljes költségvetésből mennyit fordítanak a kerékpáros infrastruktúra üzemeltetésére.

A városban működik országos, kerékpáros érdekeket védő civil szervezet: a Magyar Kerékpárosklub Veszprémi Területi Szervezete. A szervezet együttműködik a Városüzemeltetési Irodával a kerékpáros infrastruktúra biztonságosabbá, jobban használhatóvá tételében, így például 2016 tavaszán több, az MK VTSZ által javasolt fejlesztést is megvalósítottak.

### 3.6. A fejlesztési terület kijelölése

A fejlesztési terület kijelöléséhez először meghatározásra kerültek Veszprém városrészei (lásd következő ábra), amelyek illeszkednek a 24/2012. (V.31.) önkormányzati rendeletben meghatározott városrészekhez.



**3-37. ábra: Veszprém városrészi lehatárolások**

A fejezetben bemutatott helyzetértékelés alapján, Veszprém MJV önkormányzatával és a Magyar Kerékpárosklub civil szervezettel egyeztetve az alábbi városrészek lettek kijelölve:

- Iparváros-Nyugat;
- Dózsaváros-Temetőhegy;
- Dózsaváros-Pajtakert;
- Jutasi úti lakótelep;
- Bakonyalja;
- Úttelep-Kelet;
- Chohnokváros.



E lehatárolást az indokolja, hogy ezeken a területeken érhető el a kerékpáros fejlesztések következtében a legnagyobb hasznosság a rendelkezésre álló források felhasználásával. A kijelölt területek lefedik Veszprém városának legsűrűbben lakott területeinek, illetve a legnagyobb foglalkoztató vállalkozásoknak többségét. E területeken található továbbá a korábban bemutatott legkritikusabb kerékpáros hálózati és infrastrukturális problémák.

A kerékpárforgalmi hálózati terv eszköztára lehetővé teszi a kijelölt területeken felül, a központi belterületen kívüli lakott területeket, illetve más településeket összekötő kerékpárforgalmi létesítmények kialakítását, valamint fejlesztését. E nyomvonalak felhasználásával a kijelölt terület kiegészíthető. A részletes bemutatásuk a fejlesztési lehetőségek ismeretérését követően történik meg.

## 4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

A kerékpáros fejlesztési lehetőségek teljeskörű bemutatása, valamint a jelen dokumentum későbbi felhasználhatóságának kiterjesztése végett Veszprém teljes területére elkészült e felmérés.

### 4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz

#### 4.1.1. Nemzetközi dokumentumokhoz való illeszkedés

Az európai közlekedési politikát két alapvetően meghatározó dokumentuma a fehér könyv<sup>2</sup>, valamint a zöld könyv<sup>3</sup>.

A fehér könyv az Európai Bizottságnak a közlekedés jövőjére vonatkozó elképzeléseit és céljait rögzíti. A kerékpáros közlekedési móddal kapcsolatban kiemeli, hogy be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe. felhívja a figyelmet, a veszélyeztetett úthasználók, így a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok védelmének fokozására. Kitér a fenntarthatóbb magatartásformák ösztönzésére, azon belül az egyéni közlekedés alternatíváinak (gyalogos és kerékpáros közlekedés) népszerűsítésére.

A fehér könyv célkitűzéseit veszi alapul a zöld könyv, amely a közlekedéspolitika legfontosabb alapelveit fogalmazza meg a városi közlekedésre vonatkozóan: ezek a közlekedési torlódások csökkentése, a zöldebb és intelligensebb városok megteremtése, az akadálymentesség, a biztonság, valamint a városi mobilitás új kultúrájának megteremtése. A dokumentum rögzíti, hogy a kerékpáros közlekedést kellően vonzóvá és biztonságossá kell tenni, hogy hatékony és reális alternatívát nyújtson a gépkocsival szemben. E cél elérésében jelentős szerepet játszik a megfelelő infrastruktúra kiépítése és fenntartása, a láthatóság növelése, a kerékpározás népszerűsítése, valamint az innovatív megoldások alkalmazása.

Az EU2020 Stratégia a 2014-2020-as tervezési időszak alapvető stratégiai dokumentuma, amely tizenegy tematikus célkitűzést határoz meg az EU tagállamai számára. A közlekedési szakterülettel külön foglalkozik: 7. célkitűzés: A fenntartható közlekedés előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban. A célkitűzés megvalósításai között szerepel az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését eredményező integrált, fenntartható és hozzáférhető városi mobilitási koncepciók megvalósítása, ideértve a tömegközlekedés, illetve a kerékpáros és a gyalogos közlekedés elősegítését is. A stratégia kiemeli az infrastrukturális projektek összehangolt végrehajtásának fontosságát az uniós törzshálózaton belül, ami jelentős mértékben hozzájárul az Unió közlekedési rendszerének hatékonyabbá tételéhez.

---

<sup>2</sup> Fehér Könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé COM(2011) 144

<sup>3</sup> Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája feléről szóló COM(2007) 551

#### 4.1.2. Országos dokumentumokhoz való illeszkedés

##### 4.1.2.1. Partnerségi Megállapodáshoz és a Széchenyi 2020

A 2014–2020-as időszak tervezési hierarchiájának csúcsán az Európai Unió és Magyarország közötti Partnerségi Megállapodás áll. A Partnerségi Megállapodáshoz (PM) csatlakoznak a különböző programok. A Partnerségi Megállapodás azonosítja Magyarország legfontosabb kihívásait, és kitér az öt fő nemzeti fejlesztési prioritásra a 2014 és 2020 közötti időszakra. Az öt prioritás a következő:

1. A gazdasági szereplők versenyképességének javítása és nemzetközi szerepvállalásuk fokozása;
2. A foglalkoztatás növelése (a gazdaságfejlesztési, a foglalkoztatási, oktatási, társadalmi felzárkózási szakpolitikák által, tekintettel a területi különbségekre);
3. Az energia- és erőforrás-hatékonyság növelése;
4. A társadalmi felzárkózási és népesedési kihívások kezelése;
5. A gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása.

E prioritások mentén tizenegy tematikus cél került meghatározásra, melyek közül több is érinti a kerékpáros közlekedést:

- 4. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása minden ágazatban: támogatja a kerékpáros közlekedés feltételeinek fejlesztését.
- 7. A fenntartható közlekedés előmozdítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban: erőforrás-hatékony, környezetet kevésbé terhelő közlekedési és szállítási módok arányának („modal split”) EU átlag felett tartása, valamint a közlekedésbiztonság növelése a célkitűzés

##### 4.1.2.2. Illeszkedés a magyar közlekedéspolitikához

A magyar közlekedéspolitika harmonizál az EU közlekedéspolitikájával. Az EU közlekedéspolitikájában megjelenő fejlesztési prioritások következtében az elmúlt években Magyarországon is előtérbe került a fenntartható mobilitás kérdésköre, különös tekintettel a nagyobb városok tekintetében. E kérdéskör egyik sarkalatos pontja a kerékpáros közlekedés színvonalának emelése, és a kerékpáros közlekedés támogatásának kell lennie.

##### 4.1.2.3. Illeszkedés a terület- és településfejlesztési operatív programokhoz (TOP)

A TOP, azaz a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program fő célkitűzése, hogy kereteket biztosítson a területileg decentralizált fejlesztések tervezéséhez és megvalósításához. Fejlesztései között helyet kapnak a közvetlenül a közsférára, a helyi társadalomra és környezetre irányuló fejlesztések is. Prioritási tengelyei:

1. Térségi gazdasági környezet fejlesztése a foglalkoztatás elősegítésére;
2. Vállalkozásbarát, népességmegtartó településfejlesztés;
3. Alacsony széndioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés kiemelten a városi területeken;
4. A helyi közösségi szolgáltatások fejlesztése és a társadalmi együttműködés erősítése;

5. Megyei és helyi emberi erőforrás fejlesztések, foglalkoztatás-ösztönzés és társadalmi együttműködés;
6. Fenntartható városfejlesztés a megyei jogú városokban;
7. Közösségi szinten irányított városi helyi fejlesztések (CLLD).

A felsoroltak közül az 1. prioritás támogatandó intézkedései között szerepel a helyi ökoturisztikai fejlesztések, kulturális látványosságok, turisztikai célú kerékpárutak ráhordó szakaszainak megvalósulása. E prioritás keretében közel 20 millió Euro vissza nem térítendő támogatás kerülhet kiosztásra kerékpár- és gyalogutak fejlesztésére.

A 3. prioritás megállapítja, hogy a széndioxid kibocsátás csökkentése miatt szükségesek a fenntartható mobilitási fejlesztések, így többek közt környezetbarát közösségi infrastruktúra – kerékpárút – fejlesztések (az egész ország területén).

A 6. prioritás hasonló célkitűzéseket fogalmaz meg az 1. prioritáshoz hasonlóan, csak a megyei jogú városokkal kapcsolatban. Továbbá nagy hangsúlyt helyez a kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése terén a helyi, a helyközi, a hivatásforgalmi és az egyéb célú kerékpárforgalmi létesítmények építésére és felújítására, a kerékpáros közlekedési infrastruktúra bővítésére, a műszakilag és forgalomtechnikailag nem megfelelő kerékpárforgalmi létesítmények, balesetveszélyes gócpontok korrekciójára. Jelentős fejlesztési célterület a kerékpáros közlekedés közösségi közlekedéshez való kapcsolódása, így a közlekedési csomópontokban meg kell valósítani a közösségi közlekedési beavatkozásnál is jelzett módváltó rendszerek kialakítását, illetve a közösségi kerékpáros rendszerek kiépítését. A beavatkozások során a kerékpáros közlekedési felületek akadálymentesítésére is kiemelt figyelmet kell fordítani.

A 6. prioritáshoz kapcsolódó TOP-6.4.1 Fenntartható közlekedésfejlesztés forrás a megyei jogú város önkormányzatok számára biztosít finanszírozási lehetőséget – többek közt – kerékpáros fejlesztések megvalósítására. Önállóan támogatható kerékpáros fejlesztések:

- Teljes település vagy településrész közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakítása.
- Települések, vagy településközpont és lakott területen kívül elérhető lakott településrész közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása.
- Lakott területen kívül elhelyezkedő munkahelyek és a település belterülete közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása.
- Közbringa-rendszer kiépítése, bővítése.

Önállóan nem támogatható, de választható kerékpáros fejlesztések:

- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése.
- Kerékpárosbarát kiegészítő infrastrukturális elemek fejlesztése (kerékpártámaszok, kerékpárparkolók, B+R kerékpártárolók, valamint egyéb kiegészítők).
- Automata forgalomszámláló eszközök telepítése a gépjármű és/vagy a kerékpáros forgalom számlálása érdekében.
- Fenntartható (gyalogos, kerékpáros, közösségi) közlekedési módok közlekedésbiztonságának a fokozása.



- Kerékpáros pihenőhely kiépítése 5 kilométernél hosszabb külterületi kerékpáros útvonal esetében.
- Kerékpárforgalmi létesítmény útfenntartó gépeinek a beszerzése.
- Kerékpáros útvonalak megvilágításához kapcsolódó beszerzések.
- További innovatív kerékpárosbarát műszaki megoldások alkalmazása.
- Kerékpárszállítási lehetőség kialakítása a közösségi közlekedés járművein.

Önállóan nem támogatható, de kötelezően megvalósítandó kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos tevékenység a kerékpáros közlekedést népszerűsítő és/vagy közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány megvalósítása.

#### 4.1.2.4. Illeszkedés a közlekedésfejlesztési operatív programhoz (IKOP)

A 2014-2020-as időszakra vonatkozó Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) elsődleges célja – a korábbiakhoz hasonlóan – a közlekedés hálózatának és infrastruktúrájának fejlesztése: a transzeurópai közlekedési hálózaton keresztül a városi közlekedésen át, egészen a környezetbarát megoldásokig. Prioritási tengelyei:

1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása
4. TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása

A program elsősorban Veszprémet nem érintő kerékpáros fejlesztésekhez kapcsolódik, de az egyéb közlekedési fejlesztések során a kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítása szükséges. Veszprém tekintetében a CEF projektek közé tartozó beruházás Székesfehérvár - Veszprém - Boba korszerűsítése és ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése. A fejlesztés részeként Veszprém vasútállomás akadálymentesítésre kerül, amely következtében a peron kerékpárral való megközelítése nagy mértékben egyszerűsödik.

#### 4.1.2.5. Illeszkedés a gazdaságfejlesztési és innovációs operatív programhoz (GINOP)

A 2014-2020-as időszakra vonatkozó Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) a magyar gazdaság növekedését szolgálja. A program egyik legfontosabb célkitűzése, hogy Magyarország foglalkoztatási rátája elérje a 75%-ot. Ehhez szükséges egyrészt új munkahelyek létesítése, másrészt a munkát vállalni akarók képességeink fejlesztése. Prioritási tengelyei:

1. Kis- és középvállalkozások versenyképességének javítása
2. Kutatás, technológiai fejlesztés és innováció
3. Infokommunikációs fejlesztések
4. Energia
5. Foglalkoztatás
6. Versenyképes munkaerő
7. Turizmus
8. Pénzügyi eszközök

A 7. prioritáshoz kapcsolódik a GINOP 7.1.2 -15 Aktív turisztikai hálózatok infrastruktúrájának fejlesztési lehetősége, melynek célja, hogy a természetjárás tág értelmezésével, a természetben megvalósuló, környezetbarát szabadidős tevékenységek (köztük kiemelten a kerékpáros) integrált kapcsolatrendszerét hozza létre. E fejlesztés részeként több megye (min. 3 megye) határán átívelő kerékpáros útvonalak megvalósulhatnak meg, illetve egészülhetnek ki az országos gerincvonalak, melyekhez a Terület és Településfejlesztési Operatív Program által támogatott hálózatok is kapcsolódhatnak.

#### 4.1.2.6. Illeszkedés a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiához

A 1486/2014 (VIII.28.) Korm. határozattal elfogadott Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia a magyar közlekedés hosszú távú nemzeti fejlesztési terve, ezáltal a magyar közlekedéspolitika elkövetkező éveinek egyik meghatározó dokumentuma. A stratégia célul tűzi ki a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés népszerűsítését, valamint feltételeinek javítását. Szükséges a közösségi és a kerékpáros közlekedés kombinálásához jogszabályi feltételeinek megteremtése az utazási láncok kedvező alakítása érdekében.

A kerékpáros közlekedés témakörének jelentős szerepét a Stratégiában jól mutatja, hogy háttértanulmányként külön szakterületi dokumentum került kidolgozásra Országos Kerékpáros Konceptiót és Hálózati Terv (OKKHT) címmel. Nagy hasznosságú fejlesztésként került definiálásra az összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózati hiányzó elemeinek kialakítása. Ebbe beleértendők az Országos Területrendezési Tervben (OTrT) meghatározott országos kerékpárforgalmi törzshálózat, ezen belül az EuroVelo európai kerékpáros útvonalhálózat Magyarországot érintő szakaszainak hiányzó elemeinek a megvalósítása, a meglévő szakaszok korszerűsítése. Kialakítandó az országos törzshálózatra ráhordó kerékpáros útvonalak rendszere is.

Veszprém vonatkozásában a Balaton turisztikai jelentősége miatt a régión belüli elérhetőségen belül a kerékpározás feltételeinek fejlesztése kerül a kiemelten az előtérbe.

#### 4.1.2.7. Illeszkedés az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióhoz (OFTK)<sup>4</sup>

Az OFTK – felszámolva az ágazati (Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió) és a területi (Országos Területfejlesztési Konceptió) fejlesztés dualitását – a kormányzati fejlesztéspolitika 2030, illetve 2014-2020 között megvalósítandó stratégiai céljait, prioritásait jelöli ki. A koncepcióban foglaltak szerint Magyarország 2030-ban Kelet-Közép-Európa egyik vezető gazdasági és szellemi központja lesz, lakosságának biztonságos megélhetést biztosító, az erőforrások fenntartható használatára épülő versenyképes gazdasággal, azzal összefüggésben gyarapodó népességgel, megerősödött közösségekkel, javuló életminőséggel és környezeti állapottal.

A koncepció kiemeli, hogy javítani szükséges a települések közötti kerékpáros infrastruktúraelemek kiépítettségén, a meglévők általános állapotán, továbbá a városokban található központi szolgáltatások hozzáférhetőségén.

---

<sup>4</sup> 1/2014 (I.3.) OGY Határozatával elfogadott

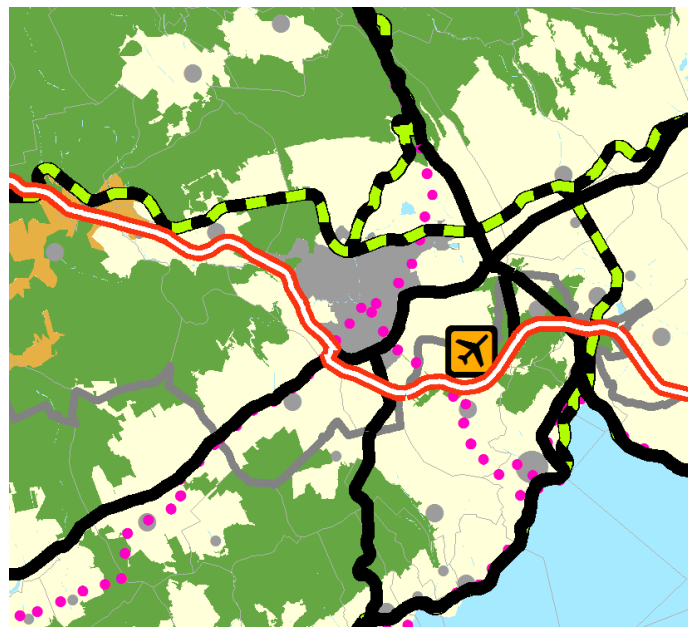
A Közlekedéspolitika területén a koncepció megfogalmazza a kerékpáros közlekedés részarányának növelését a nagyvárosokban a jelenlegi 2-3%-ról 10%-ra, a kis- és közepes településeken pedig 30%-ra; mintegy 2000 km kerékpárút megépítésével, valamint a kerékpározás népszerűsítésével és az úthálózat kerékpáros-barát fejlesztésével.

A foglalkoztatási központok elérhetőségének javítása miatt fejlesztési feladat a kerékpáros közlekedés fejlesztése. A hatékony és fenntartható helyi és agglomerációs mobilitás miatt környezetkímélő közlekedési módok (többek közt a kerékpáros közlekedés) támogatása szükséges. A turisztikán belül a kerékpáros turizmus területén kínálkoznak fejlődési lehetőségek, ami nem csak a turizmus területi szétterítését, hanem a természeti és kulturális értékekben gazdag vidéki térségek fejlődését is jelentősen előmozdíthatja.

#### 4.1.2.8. Illeszkedés az Országos Területrendezési Tervhez (OTRT)

A 2003. évi az Országos Területrendezési Tervről szóló XXVI. törvény<sup>5</sup> célja, hogy meghatározza az ország egyes térségei terület felhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.

Az OTRT határozza meg az országos kerékpárforgalmi főhálózati elemek elképzelt nyomvonalát, ami az országos kerékpárút-törzshálózatnak tekinthető. E törzshálózatnak két vonala is érinti a várost, a 8A Győr - Zirc - Veszprém - Balatonalmádi - Keszthely – Óriszentpéter, valamint a 81A Veszprém - Nagyvázsony - Tapolca - Sümeg - Pápa – Győr vonal (lásd az alábbi ábra magenta pontsora). Mindkettő veszprémi szakasza nagy részben kiépült, Kádárta városrészétől Balatonalmádiig, illetve Nemesvámosig.



4-1. ábra: Veszprém környékének kivágata az OTRT szerkezeti tervlapjából

Forrás: [www.teir.hu](http://www.teir.hu)

<sup>5</sup> Többször módosult, legutoljára 2013. december 9-én.



### 4.1.3. Regionális és megyei dokumentumokhoz való illeszkedés

#### 4.1.3.1. Illeszkedés a Veszprém Megye Területfejlesztési Koncepciójához<sup>6</sup>

A koncepció célja, hogy kijelölje Veszprém megye lehetséges kitörési pontjait, meghatározza azokat a főbb fejlesztési irányokat, amelyekre a 2030-ig terjedő időszakban különös hangsúlyt érdemes fektetni. A 2020-ig terjedő időszakra tíz stratégiai cél került meghatározásra, amely közül a „10. A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a közlekedés fejlesztése” külön foglalkozik a kerékpáros közlekedés fejlesztésével.

A koncepció hangsúlyozza, hogy a településközi kapcsolatok, valamint a turizmus fejlesztése végett szükséges a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése. A kerékpárút hálózat fejlesztése szempontjából a fejlesztés során előnyt élveznek: a megépült balatoni kerékpár (kör)útra ráhordó (jellemzően É-D irányú) hálózati elemek, amelyek révén biztosítható a turisztikailag attraktív tájrészletek és települések feltárása. Elérendő továbbá a kerékpárutak hálózatosodásának elősegítése, a hálózatok folyamatosságát biztosító, hiányzó szakaszok megépítése. Ugyancsak elérendő célok a kerékpározás biztonságának növelése, a városban található központi szolgáltatások és turisztikai attrakciók kerékpáros hozzáférhetőségének szélesítése.

Veszprém várostérség céljai között szerepel a kerékpárút hálózat fejlesztése (Veszprém-Csupak-Balatonfüred, illetve Veszprém-Nemesvámos-Tapolca-Márkó-Magyarpolányi, valamint Zirc irányába) új kerékpárutak kiépítése, a kerékpározást segítő szolgáltató infrastruktúra fejlesztése.

#### 4.1.3.2. Illeszkedés a Veszprém Megye Területfejlesztési Stratégiai és Operatív Programjához<sup>7</sup>

A megyei területfejlesztési koncepcióra építve a Veszprém Megye Területfejlesztési Stratégiai Programja négy prioritástengelyt fogalmaz meg, mely közül a „3. A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra fejlesztése”. E prioritástengelyen belül kerültek megfogalmazásra a kerékpáros közlekedést érintő célkitűzések:

- a balatoni regionális szerepkörű kerékpárút hálózatra ráhordó térségi kerékpárút hálózat fejlesztése, a kerékpáros turizmust segítő szolgáltató infrastruktúra fejlesztésével;
- a balesetmentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése;
- a környezetbarát közlekedési eszközök használata: kerékpározás támogatása, kerékpártárolók kialakítása, bérbringa rendszerek fejlesztése, kiépítése;
- kerékpáros közlekedés általi megközelíthetőség lehetővé tétele.

Az Operatív program a megye egész területére határoz meg projektcsomagokat, melyekhez becsült költséget, finanszírozási forrást, indikatív ütemezést kapcsol. E projektcsomagok közül Veszprém MJV kerékpáros közlekedését az alábbiak érintik:

<sup>6</sup> 62/2013 (XII.19.) MÖK határozat melléklete: Veszprém Megye Területfejlesztési Koncepciója

<sup>7</sup> 47/2014. (IX. 25.) MÖK határozat melléklete: Veszprém megye Területfejlesztési Programja

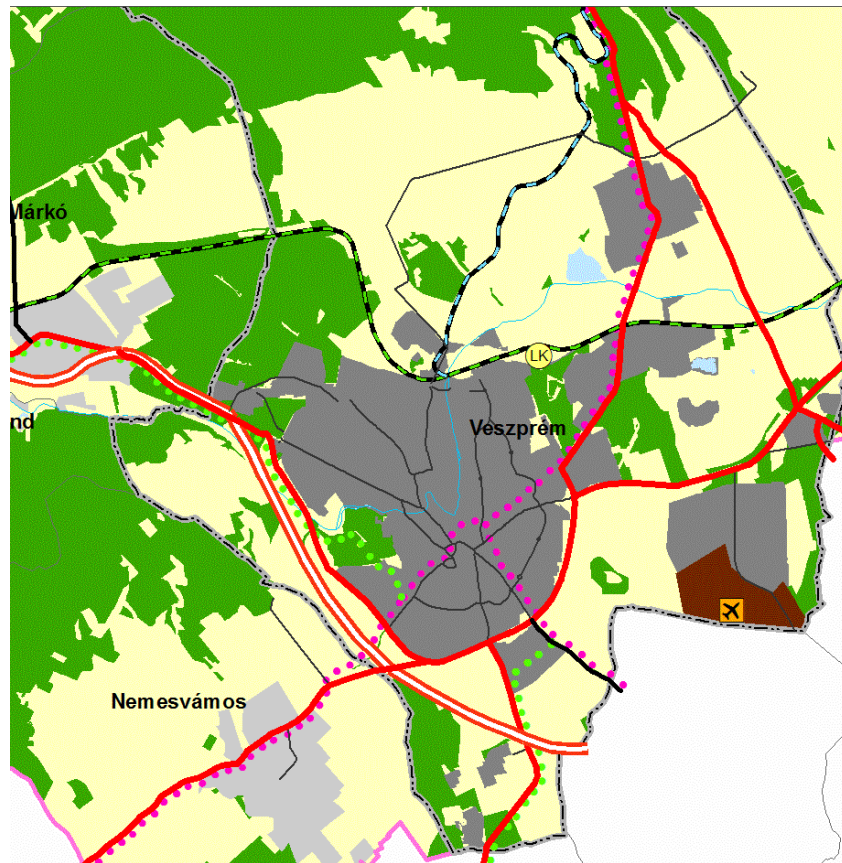
| Projektcsomagok   | Becsült költség (mFt) | Finanszírozási forrás  | Indikatív ütemezés | Megvalósítási terület  |
|---|-----------------------|--|--------------------|--|
| 2. prioritás: A sajátos területi - természeti erőforrás, agroökológiai és turisztikai - potenciálok kiaknázása, fenntartható erőforrás gazdálkodás  |                       |  |                    |  |
| Klímaparát, alacsony szén-dioxid kibocsátású, versenyképes és biztonságos városi tömegközlekedés kialakítása, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés előtérbe helyezésével valamint a szolgáltatások technikai alkalmazkodása. | 800                   | TOP 3(.2)<br>hazai forrás                                      | 2014-2020          | egész megye területe   |
| A balatoni regionális szerepkörű kerékpárút hálózatra ráhordó térségi kerékpárút hálózat fejlesztése, a kerékpáros turizmust segítő szolgáltató infrastruktúra fejlesztésével.  | 1 800                 | TOP 5(.2)<br>VP<br>GINOP                                       | 2014-2020          | Balatonalmádi,<br>Balatonfűzfő, Szentkirályszabadja, egész megye területe  |
| 3. prioritás: A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra fejlesztése  |                       |  |                    |  |
| A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása.   | 980                   | TOP 2(.2)<br>3(.1)<br>IKOP 4<br>VP-6.2.<br>hazai forrás        | 2014-2020          | kiemelten Ajkai-,<br>Tapolcai-, Zirci járás, és<br>Veszprém, továbbá egész<br>megye területe   |
| A kerékpárút hálózat kialakítása és a meglévő kerékpárút hálózat további fejlesztése, a balesetmentes közlekedés feltételeinek megteremtése.  | 16 209                | TOP 2(.2) 3(.1)<br>IKOP<br>hazai forrás<br>VP-6.2.             | 2014-2020          | Ajkai járás, Veszprém,<br>Csopak, Nemesvámos,<br>Tótvázsony,<br>Nagyvázsony, Vöröstó,<br>Szentkirályszabadja,<br>Mencshely, Zirc,<br>Veszprém, egész megye<br>területe |
| Kerékpártárolók kialakítása   | 50                    | TOP 3(.1)<br>TOP 2(.1)<br>hazai forrás                         | 2014-2020          | egész megye területe   |
| Járási települései közötti kerékpárút hálózat fejlesztése   | 1 600                 | TOP 2(.2)<br>TOP 3(.1)<br>TOP 2(.1)<br>GINOP 6<br>hazai forrás | 2018-2020          | egész megye területe   |

4-2. ábra: Veszprém MJV kerékpáros közlekedését érintő megyei projektek

Forrás: Veszprém Megye Területfejlesztési Operatív Programja

#### 4.1.3.3. Illeszkedés a Veszprém megyei Területrendezési Tervhez

A Veszprém megyei Területrendezési Tervben<sup>8</sup> Veszprém kerékpáros közlekedése a főhálózati elemeken felül kiegészül térségi kerékpárút-hálózat elemekkel. E térségi kerékpár-hálózat két vonala érinti a várost (lásd következő ábra zöld pontsor), a Veszprém – Balatonfüred, valamint Nemesvámos - Devecser - Ajka - Szentgál - Veszprém vonalak. Jelenleg ezen kerékpáros útvonalak nincsenek kialakítva, és csak a hosszútávú fejlesztési célok között szerepelnek.



4-3. ábra: Veszprém környékének kivágata a megyei szerkezeti tervlapjából

Forrás: Veszprém megyei Területrendezési Terv

#### 4.1.3.4. Illeszkedés a Balaton Kiemelt Térség Fejlesztési Koncepciójához és Programjához

A Balaton kiemelt térség fejlesztési koncepciója a 2030-ig, míg a Balaton kiemelt térség fejlesztési stratégiája 2020-ig tartó időszakra fogalmazza meg a térség számára elérendő célokat és a fejlesztés eszköztrendszerét. A Balaton kiemelt térség fejlesztési operatív programja az EU2020 stratégiai célok eléréséhez szükséges konkrét operatív programokhoz meghatározza meg a rendelkezésre álló források szétosztását.

A dokumentumok a turizmus és az egészségipar fellendítését jelölik meg a kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése és elterjesztése hatásaként. Az egyre fontosabb az egészséges életmódhoz

<sup>8</sup> 5/2011. (II. 28.) önkormányzati rendelet: Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének Veszprém Megye Területrendezési Tervéről szóló 5/2005. (V. 27.) önkormányzati rendelet módosításáról



kapcsolódó aktív turisztikai termékek, így a kerékpározás magas szintű infrastrukturális és szolgáltatási rendszerének kialakítása. Fokozottan törekendi kell arra, hogy a parttól távolabbi települések még intenzívebben kerüljenek bevonásra a természet közeli turisztikai program kínálatba. Bővíteni kell tehát a kerékpározás biztonságos útvonalait, növelni kell a természetjárásra ajánlott útvonalak számát. Törekedni kell arra, hogy más országos és nemzetközi hálózatba tartozó, illetve a szomszédos nagyvárosokat, térségeket is bekötő kerékpárútvonalakról is elérhető legyen biztonságosan kerékpáron a Balaton.

Veszprém kerékpáros hálózata közvetlenül csatlakozik a Balatoni bringakörúthoz, mely kapcsán az elkövetkező időben több fejlesztés várható. Számos területen lehetséges az összehangoltság megteremtése a két térség között, ilyen az egységes útbaigazító táblarendszer, az tervezett egységes balatoni kerékpárkölcsonzó rendszer.

#### 4.1.4. Települési dokumentumokhoz való illeszkedés

##### 4.1.4.1. Illeszkedés a Veszprém MJV településfejlesztési koncepciójához (TFK)<sup>9</sup>

A 2014-ben elfogadott településfejlesztési koncepció Veszprém jövőbeni kialakítására vonatkozóan jövőképet és hosszú távú célokat fogalmaz meg. A dokumentum feladatai, hogy biztosítja a településfejlesztés összehangolt megvalósulását, megalapozza a településrendezést, valamint, hogy rendszerbe foglalja a város közigazgatási területére kiterjedő önkormányzati településfejlesztési döntéseket.

| CÉLOK   | ÁTFOGÓ CÉLOK          |                      |                     |                             |
|---|-----------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------|
|   | TÉRSÉGI EGYÜTTMŰKÖDÉS | HARMONIKUS KÖRNYEZET | TUDÁSALAPÚ GAZDASÁG | KIEGYENSÚLYOZOTT TÁRSADALOM |
| 1. Kezdeményező városfejlesztés, partnerség                     | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 2. A városkarakter egyediségének megőrzése                      | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 3. Kiegyensúlyozott városi térszerkezet fejlesztése             | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 4. A lakásfeltételek javítása                                   | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 5. Versenyképes, helyi gazdaság-fejlesztés                      | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 6. Korszerű közlekedés-fejlesztés                               | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 7. Egészséges környezet fenntartása                             | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |
| 8. A humán szolgáltatások bővítése, az esélyegyenlőség növelése | ■                     | ■                    | ■                   | ■                           |

4-1. táblázat: Veszprém településfejlesztési koncepció célrendszere

Forrás: Veszprém MJV településfejlesztési koncepciója

<sup>9</sup> 202/2013. (VI.27.) VMJV Kgy. Határozatával jóváhagyott

A településfejlesztési koncepció célrendszerét az épített és természeti környezet, a társadalom és a gazdaság egymást is befolyásoló területei köré csoportosítva határozza meg. Átfogó célokat fogalmaz meg, amelyek alá további célokat rendel. A felállított célrendszer minden elemét áthatják az élıhetőség, a környezet fenntarthatóságának és az esélyegyenlıség biztosításának szemléleti alapvetései, amelyek horizontális célként értelmezhetők és a rendszer minden elemére kisebb-nagyobb mértékben hatást gyakorolnak. A koncepció nyolc célja között szerepel a korszerő közlekedésfejlesztés is (lásd fenti táblázat).

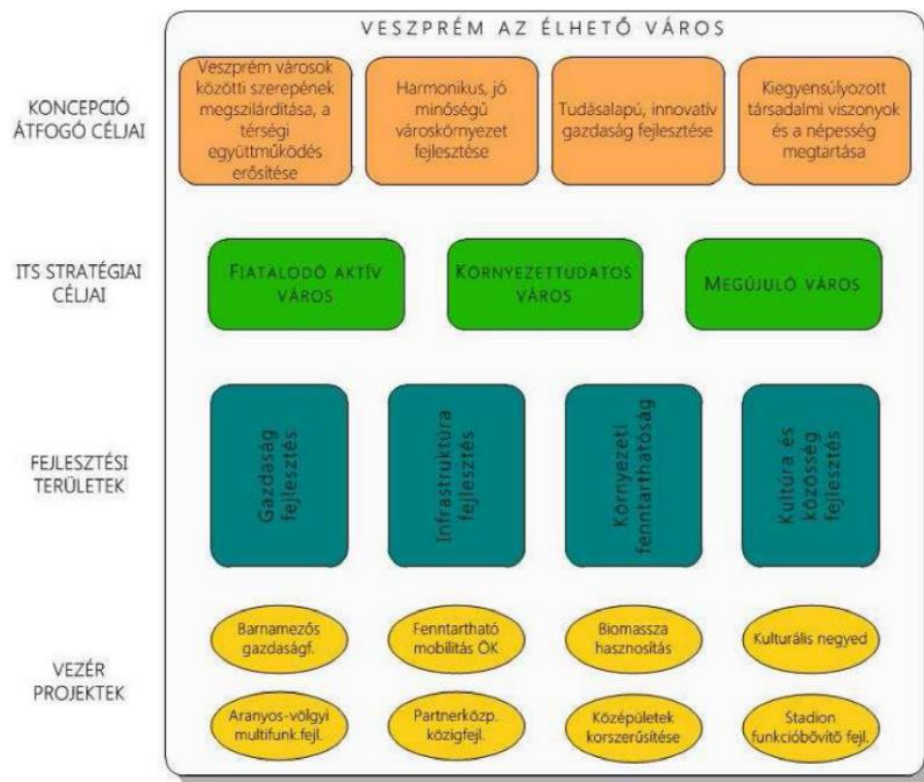
Számol egyrészt a személygépjármő-forgalom növekedésével, másrészt rögzíti, hogy a város külső közlekedési kapcsolatai estében az ágazati sokféleség megtartása mellett törekedni kell a színvonal emelésére, a belső közlekedési hálózatot pedig úgy kell fejleszteni, hogy a környezeti terhelés a lehető legalacsonyabb legyen.

E cél elérése érdekében szükséges a kerékpárutak kiépítése a városon belül és a környező települések irányába. Külön nevesítésre kerül a Bakony – Balaton térségi kerékpáros kapcsolatrendszer létrehozása a turizmus, sport és szabadidő eltöltés biztosítására. Továbbá kiemeli a városon belül összefüggő belső kerékpárhálózat létrehozását, a kínálati jellegű kerékpáros infrastruktúra kiépítését (kerékpárutak és kerékpáros sávok létesítése, kerékpár tárolók telepítése, népszerűsítő rendezvények szervezése, az iskolai oktatás részeként történő felkészítés a balesetmentes kerékpározásra).

#### 4.1.4.2. Illeszkedés a Veszprém MJV integrált településfejlesztési stratégiájához (ITS)

Az integrált településfejlesztési stratégia a településfejlesztési koncepció hosszútávú átfogó céljaihoz kapcsolódva határoz meg középtávú célokat. Mint operatív jellegű stratégia, tartalmazza azon lényeges fejlesztési jellegű beavatkozások (projektek illetve programok) indikatív listáját, amelyek a kitűzött célok eléréséhez szükségesek.

A stratégia négy fejlesztési terület között szerepel az infrastruktúra fejlesztés (lásd fenti ábra), melynek része a fenntartható mobilitás vezérprojekt. A dokumentum célul tűztük ki, hogy a közlekedési eszközökkel megtett kilométerek 35%-a közösségi eszközökkel, 10%-a kerékpárral történjen a fenntartható városi közlekedés érdekében.



**4-4. ábra: ITS célja, fejlesztési területek és vezér projektek**

*Forrás: Veszprém ITS*

A felvázolt cél elérése érdekében az külön, hálózatos projektként szerepel a kerékpárút-hálózat fejlesztése. Indikatív költsége 1,47 Mrd Ft, mely TOP 3.1 forrásból 2014-2019 között valósulhat meg. A beavatkozás elsősorban a hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés adottságainak javítása, valamint a közlekedésbiztonsági szempontjainak még jobb érvényesülése érdekében került meghatározásra. A fejlesztés részei:

- **Belváros-Vasútállomás és Vasútállomás-Északi Iparterület összekötése**  
E vonal elsődleges a hivatásforgalmú kerékpáros forgalmat támogatása végett, kapcsolódva mind a gazdaságfejlesztés területeihez, mind az új tervezett közlekedési rendszer elemeihez. A nyomvonal egyik része a Henger utca teljes hosszában végigfutva indulna, majd a Pápai úton folytatódna és haladna a Síp utcán keresztül egészen a Völgyhíd térig. Másik része a Pápai útról nyíló Avar utcán haladna át, keresztezve a Kistói és a Tüzér utcát, egészen a Jutasi útig. A Jutasi út teljes hosszában kiépítésre kerül a kerékpárút. Beavatkozás becsült összege: 600 millió Ft.
- **Gyulafirátót felé vezető kerékpárútszakasz tervezett kialakítása**  
E vonal a külső városrészben lakók biztonságos és gyors kerékpáros közlekedését a segíti a belváros irányába. A kerékpárút a 82. sz. főút Külső-Kádártai körforgalomtól indul, az út nyomvonala a Győri utca mentén halad, majd a Malomkert utcán át az Öregrét utcán folytatódik tovább, amely nyomvonal a Vasút utcához csatlakozik. A Vasút utca szakaszán haladva a 82. sz. főútba torkollik, majd csaknem 3,0 km hosszban mellette vezet. Beavatkozás becsült összege: 270 millió Ft. (E fejlesztés 82. sz. főút és kádártai körforgalom közötti szakasza már megvalósult.)



- Veszprém déli iparterülettől Szabadságpuszta, illetve a Videoton Ipari Park felé 5kerékpárút. Ez a vonal támogatja a Déli iparterület felőli, Szabadságpuszta városrész felőli, illetve a Videoton Ipari Park irányú hivatásforgalmi kerékpáros közlekedést, illetve kiszolgálja a helyközi kerékpáros turizmust. A tervezett kerékpárút nyomvonal hossza 4,6 km. A tervezett kerékpárút további fejlesztések folytatásaként a 72. sz. főúttal párhuzamos önálló nyomvonallevezetéssel Veszprém-Szabadságpuszta településrész határáig haladhat, biztosítva annak bekötését az Alsóerdő utcán keresztül. A városrész (Szabadságpuszta) határától a kerékpárút tovább halad a Videoton Ipari Parkig.

A további beavatkozások részeként is megjelennek kerékpáros fejlesztések:

- Kelet-Nyugati főtengely közúti kapcsolat kiépítése projekt magában foglalja a kerékpárút építését is.
- Intermodális csomópont projekt része egy nagy férőhellyel rendelkező B+R tároló és hozzá vezető kerékpárút megvalósítása.
- A Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság tervezi egy KRESZ oktató központ, egy fedett baleset megelőzési tanpálya, és egy további – az ügyességi kerékpár versenyek lebonyolítására alkalmas – pálya kialakítását.

#### 4.1.4.3. Illeszkedés az Integrált Területi Programhoz<sup>10</sup>

Veszprém MJV Integrált Területi Programja a 2014-2020-as időszakra készült el. Az ITP céljai koherensek az alapjául szolgáló Integrált Településfejlesztési Stratégia, valamint a finanszírozást biztosító Terület- és településfejlesztési Operatív Program (TOP) és a vonatkozó 6. prioritás (Fenntartható városfejlesztés a megyei jogú városokban) céljaival. Az ITP tehát kapcsolatot teremt a terület-specifikus fejlesztési dokumentum és a finanszírozást részben biztosító operatív program között.

Az ITP átfogó célja azonos az ITS jövőképeivel, vagyis Veszprémet élhető városként határozza meg. Az ITP rész céljai szintén az ITS céljaihoz illeszkednek, ugyanakkor kapcsolódnak a TOP 6. prioritástengelyének kilenc intézkedéséhez is. A város integrálta a TOP intézkedéseiben megfogalmazottakat, s saját igényeihez igazítva az ITP-ben öt egyedi célt határozott meg. Ezek a következők:

1. Önkormányzati gazdasági területek fejlesztése és elérhetőségük javítása
2. Élhető, vonzó település megteremtése
3. A munkába állást segítő infrastruktúra fejlesztése
4. Természeti adottságokra és kulturális örökségre épülő turizmus fejlesztése
5. Az energiahatékonyság növelése és a helyi erőforrások fenntartható használatának elősegítése

A prioritástengely kilenc intézkedése között szerepel a 4. Fenntartható városi közlekedés-fejlesztés, amely tartalmazza a Veszprém belváros és vasútállomás közötti kerékpárút építését.

---

<sup>10</sup> Veszprém MJV Integrált Területi Programja (2015. október 29-én Közgyűlés által jóváhagyott)

Veszprém MJV által vállalt közlekedéssel kapcsolatos TOP indikátorok célértékeit mutatja a következő táblázat.

| TOP prioritás | Indikátor neve   | Mérték-egység | Célérték (2018) | Célérték (2023) |
|---------------|--|---------------|-----------------|-----------------|
| 6.A           | A felújított vagy korszerűsített utak teljes hossza                | km            | 2               | 4               |
| 6.D           | Kialakított kerékpárosbarát települések vagy településrészek száma | db            | 0               | 1               |
| 6.D           | Közlekedésbiztonsági fejlesztést megvalósított települések száma   | db            | 0               | 1               |
| 6.D           | Kialakított új, forgalomcsillapított övezetek száma                | db            | 0               | 1               |
| 6.D           | Kialakított kerékpárforgalmi létesítmények hossza                  | km            | 4               | 10              |

**4-2. táblázat: Közlekedéssel kapcsolatos Veszprém MJV által vállalt TOP indikátorok célértékei**

*Forrás: Veszprém MJV Integrált Területi Programja*

#### 4.1.4.4. Illeszkedés Veszprém kerékpáros koncepciójához

Veszprém kerékpáros koncepciója 2015-ben került felülvizsgálatra a KÖZOP- 5.5.0-09-11-2011-0013 Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmányhoz kapcsolódva. A koncepció bemutatja és értékeli a jelenlegi kerékpárhálózatot szöveges, valamint térképes formában, majd meghatároz nyolc középtávú fejlesztési elemet (lásd következő táblázat).

| Kerékpáros útvonal  | Típusa  |
|---|---|
| Jutasi út menti kerékpárút  | közös gyalog és kerékpárút                    |
| Belső útgyűrű mentén vezetett kerékpárút, a Jutasi u. – Pápai u. között | kerékpárút                                    |
| Észak-déli közlekedési tengely folytatása dél felé                      | kerékpárút                                    |
| Henger u. mentén  | kerékpárút                                    |
| Kádártai önálló kerékpárút  | kerékpárút                                    |
| Pápai út mentén   | kerékpárút                                    |
| Veszprém – Márkó – Bánd kerékpárút                                      | önálló, forgalomtechnikával jelölt kerékpárút |
| Veszprém-Videoton Ipari Park kerékpárút                                 | kerékpárút                                    |

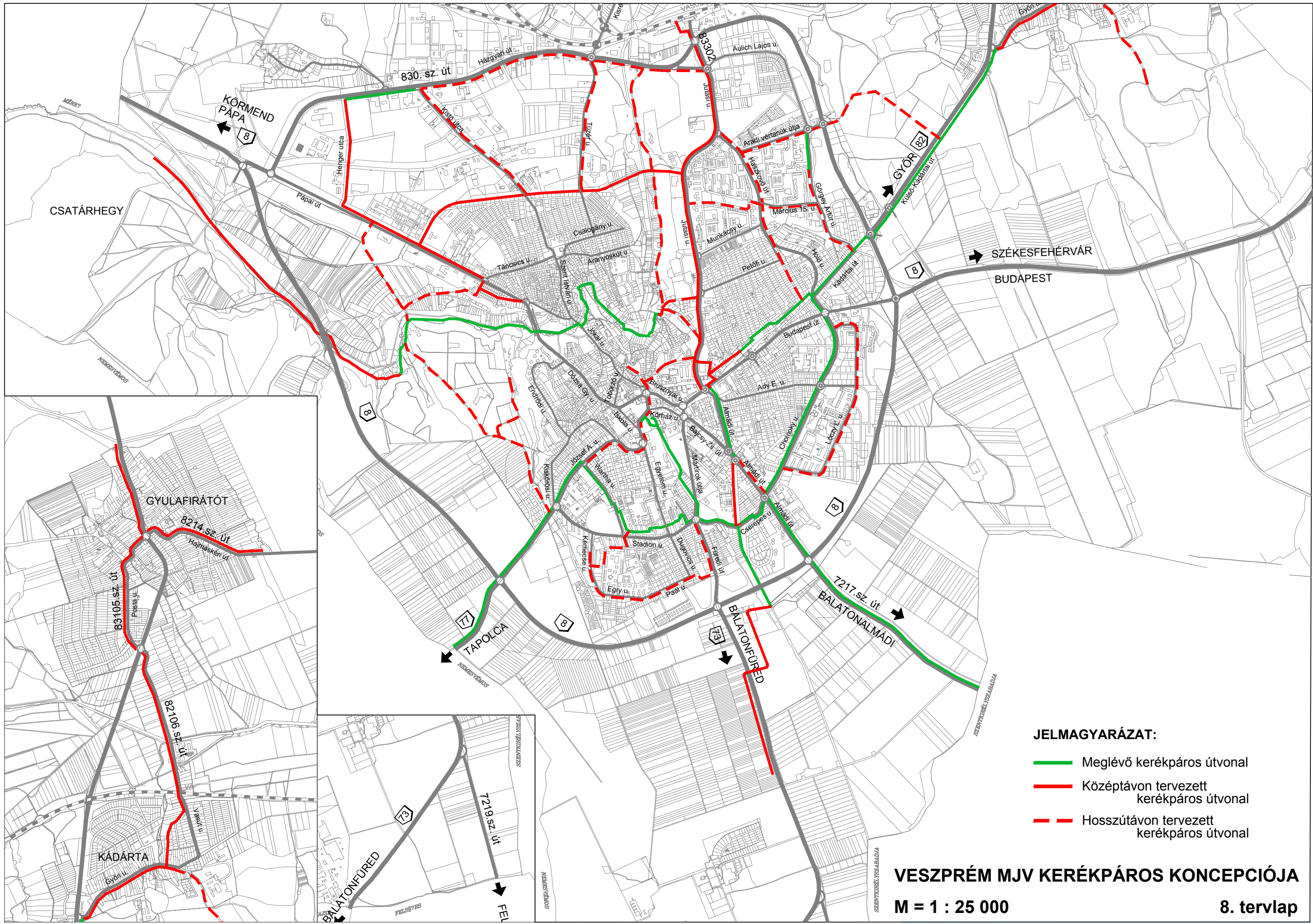
**4-5. ábra: Veszprém kerékpáros koncepciója szerinti középtávú hálózati elemek**

*Forrás: Veszprém kerékpáros koncepció*

A középtávú fejlesztési elemek közül elsődleges a Jutasi út menti kerékpárút kiépítése, mivel ennek a kerékpáros vonalnak a feladata lesz majd kerékpáros kapcsolatot teremteni a vasútállomás (később intermodális csomópont) és a városközpont között.

A Veszprém MJV kerékpáros koncepcióját a következő oldali tervlap mutatja.





- JELMAGYARÁZAT:**
- Meglévő kerékpáros útvonal
  - Középtávon tervezett kerékpáros útvonal
  - - - Hosszútávon tervezett kerékpáros útvonal

**VESZPRÉM MJV KERÉKPÁROS KONCEPCIÓJA**  
**M = 1 : 25 000**  
**8. tervlap**



A koncepció továbbá meghatároz még hosszútávú fejlesztési elképzeléseket, amelyek:

- a Házgyári út menti kerékpáros kapcsolat meghosszabbítása a Jutasi útig,
- a Kistó utca, a Tüzér utca és a Séd patak mentén az észak-dél irányú kapcsolatok biztosítása,
- a városközpont területén a József A. u. - Egyetem u.- Megyeház tér - Csaplár J. u. nyomvonal kiépítése,
- a város nyugati részén a nyugati út gyűrűvel párhuzamosan javasolt útvonal,
- a keleti városrészen a Haszkovó út és a Görgey Artúr utca nyomvonalon javasolt útvonal,
- a déli területeken az Egry u.- Paál u. és a Lóczy utca útvonalon a kerékpáros forgalom feltételeinek megteremtése.

#### 4.1.4.5. Illeszkedés a Veszprém MJV településszerkezeti tervéhez (TSZT)

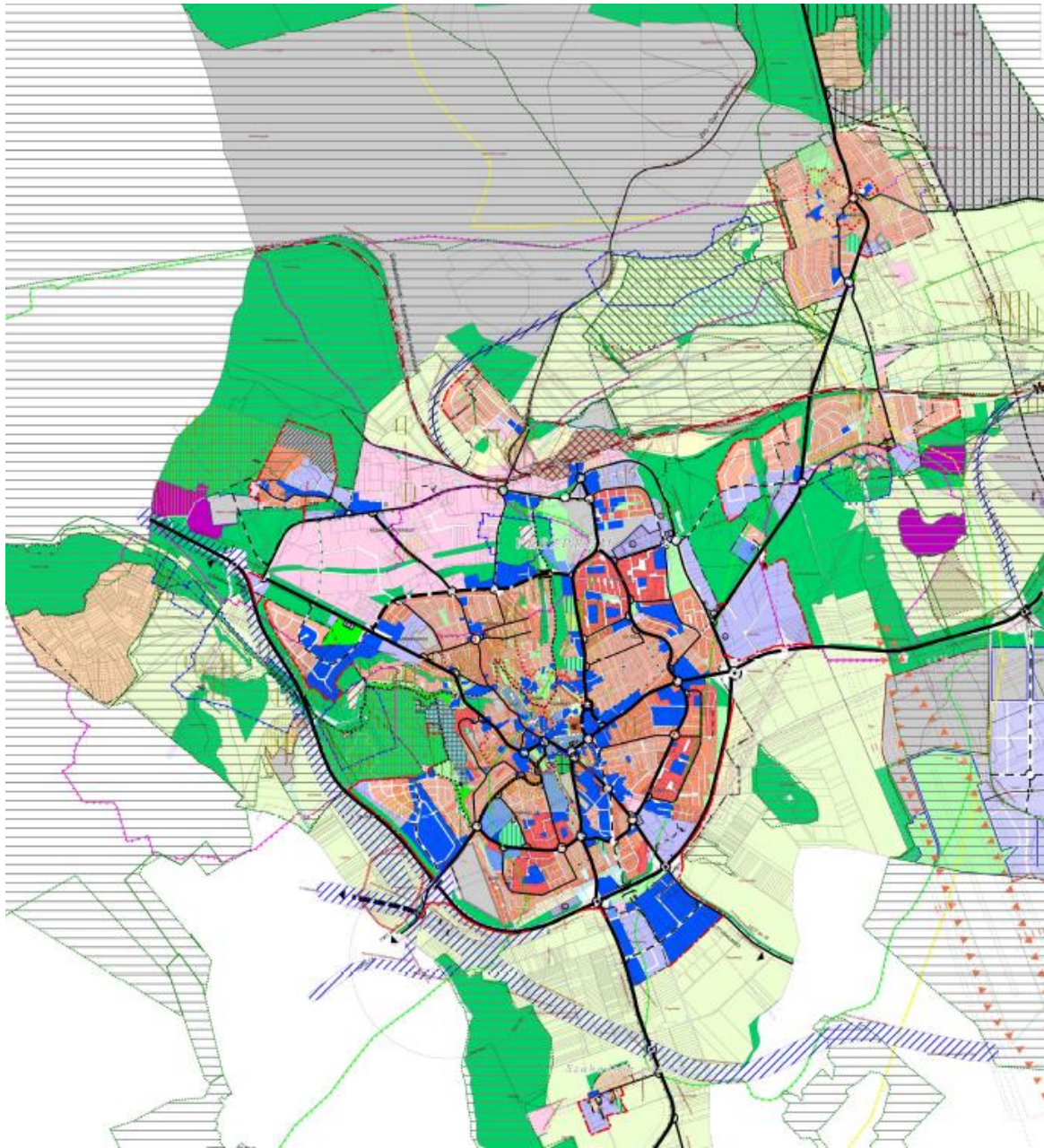
A településszerkezeti terv – összhangban az országos és a térségi szintű tervekkel – hosszú távra meghatározza Veszprém fejlődésének térbeli irányait, lehetőségeit, korlátait, kialakítja a településszerkezet fejlesztésének újabb elemeit.

Veszprém MJV hatályos településszerkezeti terve<sup>11</sup> tartalmazza a meglévő és a tervezett kerékpár hálózati elemeket. Ezen elemeket figyelembe vettük a Kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítésekor. Jelenleg is folyamatban van a településszerkezeti terv felülvizsgálata, emiatt több lépésből álló iteratív egyeztetési folyamat során összehangolásra kerül a két tervezési munka.

A Veszprém MJV településszerkezeti tervét a következő ábra mutatja.

---

<sup>11</sup> Veszprém MJV településszerkezeti tervéről szóló 241/2003. (XII.18.) Kh.1. VMJVÖK. határozat, utoljára 220/2014.(IX.11.) VMJÖK határozattal módosítva



**4-6. ábra: Kivágat a településszerkezeti tervből**

*Forrás: Veszprém MJV településszerkezeti terve*

#### 4.1.4.6. Illeszkedés a Veszprém MJV helyi építési szabályzatához (HÉSZ) és szabályozási tervéhez (SZT)<sup>12</sup>

A helyi építési szabályzat (HÉSZ) az építés rendjét a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító települési önkormányzati rendelet. Meghatározza a település közigazgatási területének felhasználásával és beépítésével, a környezet természeti, épített értékeinek védelmével kapcsolatos,

---

<sup>12</sup> Veszprém MJV helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 61/2003. (XII.22.) Ör. (utolsó módosítás 36/2014. (IX.11.) Ör.

a telkekhez fűződő sajátos helyi követelményeket. A szabályozási terv (SZT) a település közigazgatási területének felhasználásával és beépítésével, továbbá a környezet természeti, táji és épített értékeinek védelmével kapcsolatos sajátos helyi követelményeket, jogokat és kötelezettségeket megállapító építési előírásokat térképen, rajzos formában ábrázolja.

A Veszprém MJV helyi építési szabályzata és szabályozási terve – hasonlóan a szerkezeti tervhez – tartalmazza a meglévő és a tervezett kerékpár hálózati elemeket. Ezen elemeket figyelembe vettük a Kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítésekor. Jelenleg is folyamatban van Veszprém szabályozási tervének felülvizsgálata, emiatt több lépésből álló iteratív egyeztetési folyamat során összehangolásra kerül a két tervezési munka.

#### 4.1.4.7. Illeszkedés Veszprém MJV Gazdasági Programjához 2015-2020

Veszprém MJV Gazdasági Programja 2015-2020<sup>13</sup> határozza meg a város működési és a fejlesztések stratégiai kereteit.

A Gazdasági program négy kiemelt fejlesztési területet határoz meg, melyek közül a 2. számú az infrastruktúrafejlesztés. E terület több kerékpáros fejlesztést is tartalmaz. A jelentősebb közúthálózat-fejlesztési projektek közül a nevesítésre került a Pápai út külterületi szakasza melletti kerékpárút létesítése. Ezen felül a gazdasági program ideje alatt megvalósítandó kerékpáros fejlesztéseket az alábbi táblázat tartalmazza.

| Projekt megnevezése  | Engedélyezési terv        | Jogerős engedély    |
|--|---------------------------|---------------------|
| Márkó-Bánd irányban  | folyamatban <sup>14</sup> | nincs <sup>14</sup> |
| Csopak-Felsőörs irányban                                   | folyamatban               | nincs               |
| Kádárta Vasút utca 82 sz. út                               | van (korszerűsítés)       | nincs               |
| Gyulafirátót   | nincs                     | nincs               |
| Veszprém vasútállomás - buszpályaudvar (Jutasi u. mellett) | nincs                     | nincs               |

**4-3. táblázat: A gazdasági program ideje alatt megvalósítandó kerékpáros fejlesztéseket**

*Forrás: Veszprém MJV Gazdasági Programja 2015-2020*

#### 4.1.4.8. Illeszkedés a Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmányhoz

A KÖZOP- 5.5.0-09-11-2011-0013 Veszprém MJV intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány 2015-ben készült, melynek elsődleges célja Veszprém autóbusz közlekedésének fejlesztése (megállóhelyi fejlesztések, telephely áthelyezés), valamint intermodális csomópont létrehozása.

A tanulmány két kiemelt beavatkozási területén (a jelenlegi autóbusz állomás és a vasútállomás) történtek kerékpáros fejlesztések. A vasútállomás mellett kialakítandó intermodális csomópont része egy fedett B+R kerékpártároló, valamint a Házgyári úttól odavezető kerékpárút. A jelenlegi autóbusz

<sup>13</sup> Közgyűlés által elfogadásra került 2015. április 15-án

<sup>14</sup> A KHT készítésekor már megvalósult a fejlesztés.



állomás területére tervezett Bagolyvári fejlesztésnek szintén része az odavezető kerékpárutak összekapcsolása.

#### 4.1.4.9. Illeszkedés Veszprém Sportfejlesztési koncepciójához

Veszprém Sportfejlesztési koncepciója (2013) tartalmazza a városi sport működési területeinek az értékelését, emellett közép- és hosszútávú célkitűzéseket és feladatokat határoz meg.

A koncepció megállapítja, hogy a mindennapi helyváltoztatás szükséglete mellett (vagyis a hivatásforgalmú kerékpározás), egyre hangsúlyosabb szerepet kap a kerékpáros turizmus, valamint a kerékpársportban résztvevők száma. A kerékpározás az egyik legnépszerűbb szabadidős tevékenység Veszprémben, ezért is van szükség megfelelő utak kiépítésére illetve továbbfejlesztésére. A Balaton és a Bakony közelsége által biztosított lehetőségeket jobban ki kell használni. A belváros és a lakótelepek valamint a vasútállomás összekapcsolásának a megoldása, valamint a környező városrészeket (Kádárta, Gyulafirátót) Veszprémmel összekötő utak építése a kiemelő feladat. Fontos része a kerékpározási feltételek javításának az iskolások felkészítése a biztonságos kerékpározásra.

## 4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

### 4.2.1. Kerékpározási szokások várható alakulása

A kerékpáros forgalom az elkövetkező években nagyléptékű változáson mehet keresztül, melynek okai elsősorban a környezettudatos gondolkodás elterjedése és edukációja, valamint a fenntarthatósági elvek megjelenése a településfejlesztési döntésekben. Az elmúlt évek során egyre népszerűbbé vált és válik a kerékpáros közlekedés, mely nemcsak a kerékpáros egészségét szolgálja, de számos várostérségben a leggyorsabb közlekedési eszköz is. Emellett a kerékpáros közlekedés nem károsítja a környezetét, valamint jelentősen kisebb területet foglal el mind menetközben, mind parkoláskor. A tagadhatatlan előnyei miatt mára a fenntartható városi közlekedési rendszer létrehozásának egyik legmarkánsabb eszköze lett a kerékpározás támogatása, előnybe részesítése a motorizált közlekedéssel szemben. Számos hazai nagy és középváros határozta el, hogy elkészít egy újszerű közlekedési dokumentumot, a fenntartható városi mobilitási tervet, melynek szintén része a kerékpáros közlekedés fejlesztése.

A jelenlegi EU-s támogatási időszakban jelentős kerékpáros fejlesztések valósulnak meg az elmúlt évekhez képest. Jelentős részük kerékpáros létesítmény vagy forgalomtechnikai beavatkozás, mely által egy összefüggő kerékpáros hálózat, kerékpárosbarát városrészek tudnak kialakulni. Fontos elem még a kerékpáros oktatás, szemléletformáló tevékenység megvalósítása is, mely által minden közlekedő számára elfogadottabbá válik a kerékpározás, biztonságosabbá válik a közlekedés. E fejlesztések következtében szintén megnövekedhet a kerékpáros forgalom.

A kerékpáros forgalom növekedés hátterében az áll, hogy egyre több ember használja a kerékpárját egyre több alkalommal. A kerékpár használatának szokásai kibővülnek, mivel egyre szélesebb korcsoport egyre több úti cél elérésére használja a kerékpárját. Természetesen a szezonális továbbra is megmarad, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy ez elsősorban a szabadidős célú kerékpározást

érinti. A Balaton közelsége, illetve a Veszprém és a balatoni kerékpárút közötti egyre fejlődő kerékpáros kapcsolat miatt a nyári szabadidős kerékpározók száma tovább várhatóan tovább fog növekedni.

Az elmúlt években egy teljesen új szegmens jelent meg a közösségi közlekedés területén, a kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (KKKR), mely a közösségi és az egyéni közlekedés keverékeként alakult ki. A KKKR létesítésének a célja, hogy (elsősorban a belvárosi) utazásokhoz hatékony és környezetbarát közlekedési alternatívát jelentsen, szélesítse a jelenleg elérhető kínálatot, valamint hogy csökkentse a jelenlegi közlekedési problémákat. Mára számos magyar nagy- és középváros vezette be ezt az új rendszert, amely által további (eddig nem, vagy csak ritkábban kerékpározó) csoportok vonhatóak be a kerékpáros közlekedésbe. E témakörrel részletesen az 5.2. fejezet foglalkozik.

Szintén jelentős hatással lehet a kerékpározási szokásokra az elektromos kerékpárok elterjedése. Jelenleg még a költséges beszerzési árak és a nagy súlyuk miatt kevés ember rendelkezik elektromos rásegítéssel működő kerékpárral, de a technológia fejlődésével várhatóan olcsóbb és könnyebb termékek készülhetnek a közeljövőben. Veszprém esetében e megoldás különösen hasznos lehet, hisz sok meredek emelkedőjű útszakasszal rendelkezik.

#### **4.2.2. Forgalmvonzó létesítmények várható alakulása**

A város településfejlesztési dokumentumaiban meghatározásra kerültek a középtávú fejlődését meghatározó, és ezáltal a mobilitási igényeket közvetlenül befolyásoló, nagyobb szabású akcióterületi beruházások, létesítményi fejlesztések, amelyeket a következő felsorolás és ábra tartalmazza.

##### **1. Belváros – a Vár és intézményei**

Folytatódni fog a közterületek rehabilitációja, illetve a közlekedési igények fenntartható javítása. Továbbá várhatóak a turisztikai vonzerőt növelő (elsősorban művészeti) beruházások megvalósítása, a Várbörtön Múzeum és a nyitott Bíróság fejlesztése.

##### **2. Belváros – Kulturális Negyed**

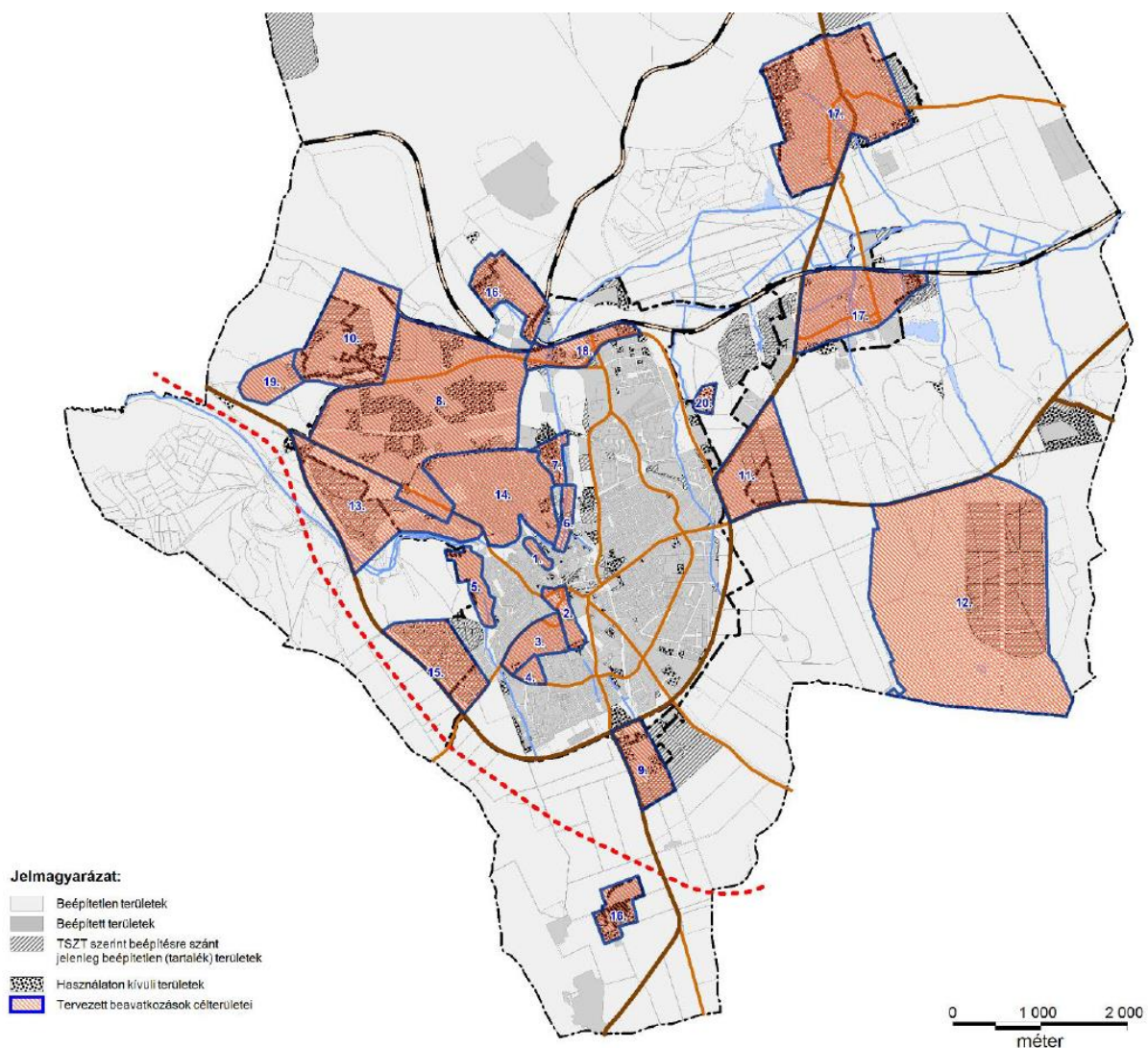
A közterületek minőségi fejlesztése és forgalomcsillapítása mellett tervezett a Petőfi Sándor színház teljes rekonstrukciója, Erzsébet-liget, valamint a szentmiklósszegi Kálvária-domb komplex megújítása, Színházkert zöldterületi fejlesztése. Kapcsolódó intézményi fejlesztés többek közt a volt Városi Művelődési Központ és Könyvtár rekonstrukciója, az Óvári Ferenc úti volt mozi és zeneiskola hasznosítása, a Játékszín, a Színészház, a Laczkó Dezső Múzeum, a Bakonyi tájház, valamint a Könyvtár épületegyüttesének felújítása.

##### **3. Egyetemváros**

A közterületek minőségi fejlesztése, valamint kulturális és re-kreációs funkciók erősítése mellett terv a Pannon Egyetem (oktatási és K+F funkcióinak) fejlesztése, valamint a Heim Pál Gyermekkorház területének hasznosítása.

##### **4. Stadion és környéke**

A leromlott állapotú fedett és szabadtéri sportlétesítmények komplex felújítása, továbbá kereskedelmi és szolgáltató funkciók kialakítása várható.



**4-7. ábra: Tervezett beavatkozások célterületei**

*Forrás: Veszprém MJV TFK - I. kötet*

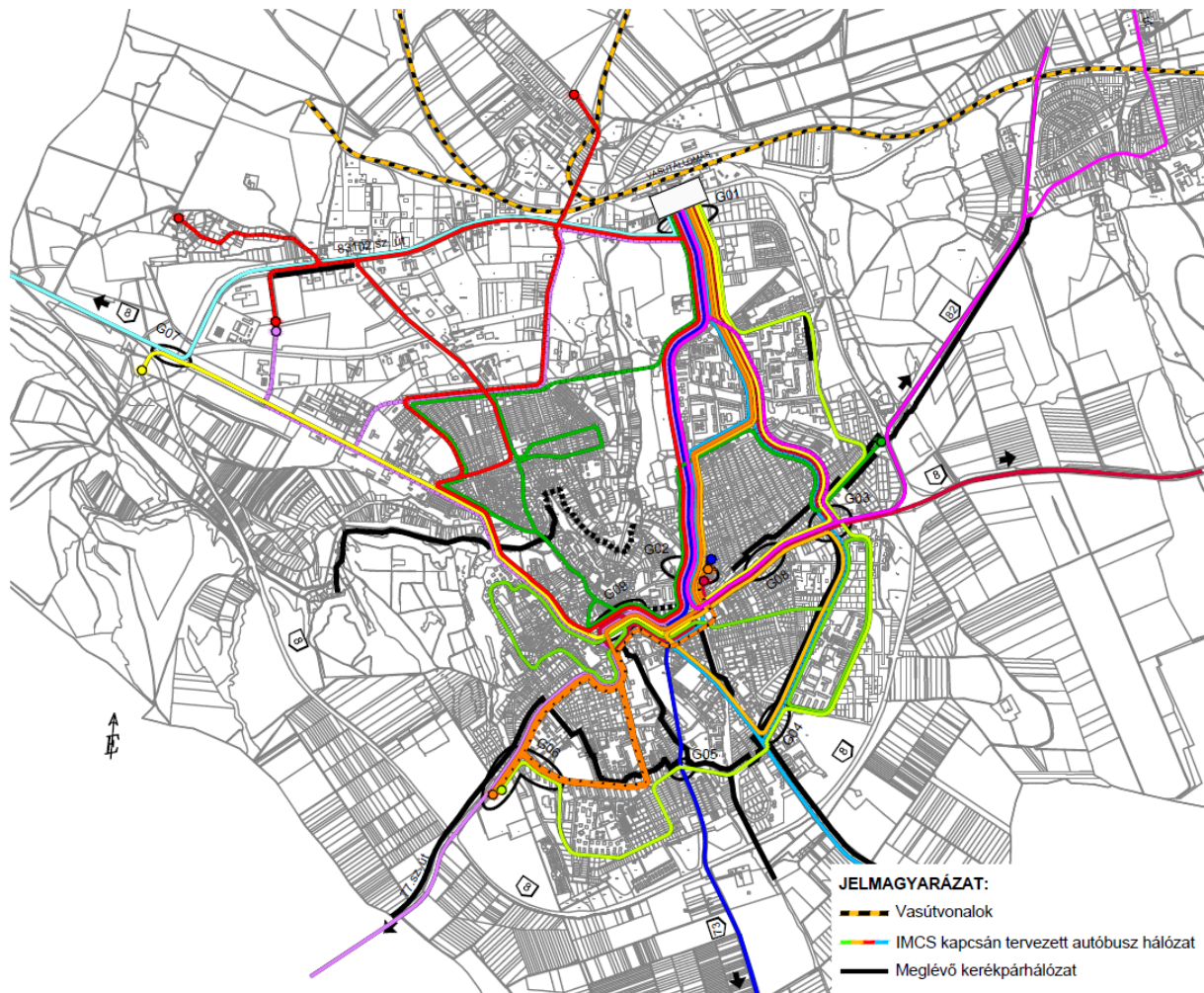
5. Kittenberger Kálmán Növény- és Vadaspark  
A vendégforgalmat segítő és kiszolgáló funkciók elhelyezése, valamint parkoló és turisztikai vonzerő erősítése a tervezet.
6. Séd melletti rekreációs terület  
Az egészséges környezet és az egészséges életmódhoz tartozó funkciók erősítése, valamint sport és rekreációs funkciók fejlesztése várható.
7. Aranyos-völgy  
E területen a változatos funkciók és a városias beépítettség mellett a tájba illeszkedő kialakítása megvalósítása a cél, amely mellett kiemelten feladat a vízparti rekreációs területek fejlesztése.



8. Északi Iparterület  
Várható a belső fekvésű barnamezős tartalékterületek hasznosítása, valamint a meglévő zöldfelületek minőségi fejlesztése.
9. Déli Intézményközpont  
A terület további fejlesztése a terv, mely magában foglalja a kiegyensúlyozott térszerkezet és a megfelelő zöldfelületi rendszer fenntartását.
10. Csererdő és környezete  
A lakó célú fejlesztésre kijelölt területek csökkentése, valamint a gazdasági funkciók letelepedésének elősegítése a terv az egészséges környezet fenntartása mellett.
11. Aréna térsége  
Tervben van a turisztikai vonzerő és a vendégforgalom erősítése, új nagy forgalmat generáló funkciók letelepedése, valamint a sportrendezvények feltételeinek további bővítése.
12. Repülőtér és kapcsolódó területek  
A polgári repülőtér fejlesztése mellett egy modern gazdasági területek (ipari és technológiai park, logisztika) kialakítása a cél.
13. Gulyadomb és Sósköves  
Az adottságokat tiszteletben tartó, nagy zöldfelületeket igénylő fejlesztések támogatása és a turisztikai vonzerőt növelő beruházások szabadidős, rekreációs kínálat (szabadidős, rekreációs kínálat, zöldterületek fejlesztése) szerepelnek az elképzelések között.
14. Dózsaváros  
A kereskedelmi szolgáltatások bővítése és a lakókörnyezethez kapcsolódó kulturális tevékenység fejlesztése a terv a minőségi zöldfelületek kialakítása és a városkarakter egyediségének megőrzése mellett.
15. Takácskert  
A kertvárosias jellegű lakóterületi beépítés kialakítása, valamint a vegyes felhasználású kereskedelmi,- szolgáltató,- sport funkciók előkészítése a városfejlesztési tervet.
16. Jutaspuszta és Szabadságpuszta  
Cél a minőségi lakókörnyezet megteremtése, kereskedelmi és alapszolgáltatások bővítése, valamint a helyi identitás erősítése az épített örökség megőrzése révén.
17. Kádárta és Gyulafirátót  
Az alacsony beépítési sűrűség szabályozása, a közterületek minőségi felújítása, a sport, rekreációs és kulturális funkciók bővítése, továbbá a kereskedelmi szolgáltatások fejlesztése a tervet.

### 18. Vasútállomás és környéke

A vasútállomáshoz kapcsolódóan valósul meg várhatóan az intermodális csomópont kialakítása, amely miatt jelentősen átszervezésre kerül a város és térségének közösségi közlekedése (lásd következő ábra). A fejlesztés következtében a vasútállomás válhat az északi iparterületnek és a Jutasi út északi részének új központjává, mely újfajta, magasabb minőségű funkciók megjelenését eredményezheti.



**4-8. ábra: IMCS kapcsán tervezett közösségi közlekedési hálózat és a meglévő kerékpáros hálózat**

### 19. Megújuló és újrahasznosítható energiaforrások felhasználási területe

Az egykori hulladéklerakó területén három ütemben tervezett fotovoltaikus rendszer kiépítése.

### 20. Hulladékhasznosítási területek

Hulladékhasznosító üzem megépítése tervezett a 0393 helyrajzi számú önkormányzati tulajdonban lévő telken, amelyhez kapcsolódva a kiserőmű hő- és villamos energiát termelne.

### 4.2.3. Vizsgált terület kötöttségei

A meglévő kötöttségek, akadályozó tényezők ismertetésekor bemutatott csoportbontást e fejezetben is alkalmaznánk. Az infrastruktúra jellegű tényezők fejlesztési lehetőségeivel, vagyis az egyes kerékpáros létesítmények, forgalomszabályozási és forgalomtechnikai módszerek alkalmazásával a 4.3 fejezet foglalkozik részletesen. Az egyéb elválasztó létesítmények (vasút, nagyforgalmú út, vízfolyás stb.) közül a vasút jelenleg sem túl erős elválasztó hatása tovább fog vélhetően csökkenni a tervezett felújítással, amely kellőképpen magában foglalja a meglévő átjárók fejlesztését. A várost meghatározó vízfolyás, a Séd átjárhatóságát nagy mértékben fogja javítani a tervezett Belső körgyűrű távlati üteme, amely a Jutasi út és Tüzér utca között vezet.

A kerékpározást akadályozó lágy tényezői jövőbeli alakulásával, alakításával az 5.5 fejezet foglalkozik.

## 4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

A kerékpárforgalmi hálózat fejlesztésének alapelve egy olyan kerékpárosbarát közlekedési rendszer megteremtése, ahol a kerékpáros forgalom a lehető legnagyobb biztonságban van, ahol a legrövidebb úton haladva, a legkevesebb megállással, akadálymentesen és komfortosan közlekedhet.

A kerékpárforgalmi hálózat kiépítésének eszközei:

- Önálló nyomvonalak (kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, stb.) kialakítása és fejlesztése.
- Közút szerves részeként működő irányhelyes nyomvonalak (kerékpársáv, kerékpáros nyom, stb.) kialakítása és fejlesztése.
- Meglévő útfelületek kerékpározhatóvá tétele (pontszerű és vonalmenti egyenetlenségek megoldása).
- Forgalm szervezési intézkedések:
  - egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele,
  - forgalomcsillapított övezetek kiterjesztése és létrehozása,
  - gyalogos-kerékpáros zóna kijelölése,
  - zsákutcák a kerékpárosok számára átjárhatóvá tétele.

Kis forgalmú, alacsony engedélyezett sebességgel rendelkező útszakaszokon vegyes forgalom alakul ki, vagyis a kerékpáros forgalom és a gépjárműforgalom egy pályán halad, egymástól nem elkülönülten. A jelentős forgalmú és engedélyezett sebességű utakon balesetbiztonsági okokból célszerű elválasztani a kerékpáros és gépjárműforgalmat, amely a gyalogosforgalmi igényektől és a helyi adottságoktól függően önálló kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelent. A két szélsőséges eset között számos szempont (forgalom, hálózati szerep, sebesség, helyi adottságok, stb.) befolyásolja, hogy milyen beavatkozás szükséges az útszakasz kerékpárosbaráttá tételének. Általánosságban az irányhelyes, kétoldali kerékpáros kialakítás javasolt, az egyoldali kétirányú megoldással szemben.

A meglévő útfelületek – a pálya állapota és az egyéb elhelyezett létesítmények függvényében – számos helyen egyenetlenek, nem zökkenőmentesek, ezáltal nem tekinthetők könnyen kerékpározhatóknak. Ilyen egyenetlenség lehet pontszerű – mint a sebességcsökkentő küszöb (teljes útszélességben), a nem lesüllyesztett szegély, nem megfelelő állapotú víznyelő, stb. –, valamint lehet vonalmenti – mint a nem

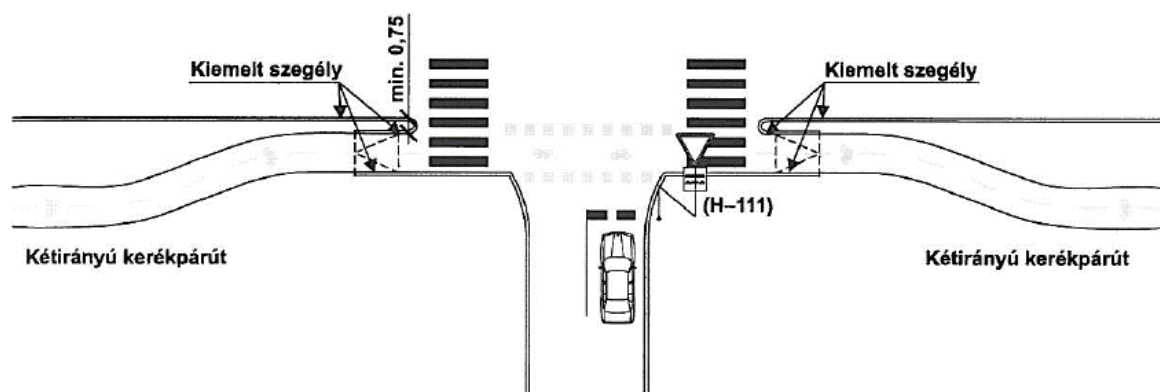


megfelelő állapotú (töredezett, meggyűrődött, tönkrement) vagy típusú (nagy hézagnyílású kockakő és térkő) burkolat. Ezen problémák egy része oly mértékű volt, mely miatt nem tekinthető kerékpárosbarátnak az adott útszakasz, míg más részük részben vagy teljesen kerékpárosbarátnak minősülhet (az úthiba mértékétől függően). A lehetséges beavatkozás e területeken a probléma mértékétől függően a burkolat (részleges vagy teljes) felújítása vagy az útszakasz komplex átépítése.

A kerékpárosbarát útszakaszokon további forgalomszervezési és forgalomcsillapítási beavatkozásokat lehet megvizsgálni. Ilyen az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele, amely kapcsán szükséges lehet a parkolási helyzet rendezése. A KRESZ kimondja „egyirányú forgalmi úton az úttest bal szélén - ha közúti jelzésből más nem következik - akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.” A település területén mégis számos keskeny egyirányú utcában parkolnak az út mindkét oldalán. Érdemes tehát e helyzet rendezése a KRESZ szigorúbb betartása (esetleg baloldali parkolást tiltó tábla kihelyezése) által, mivel az ingatlanok előtti behajtókön vagy a telken belül, illetve a menetirány szerinti jobb oldalon lehetséges maradna a parkolás. Akadnak olyan rendkívül szűk egyirányú utcák a történelmi belváros területén, ahol jelenleg nincs kirakva a megállni tilos tábla, de az utcán való parkolás a közlekedés ellehetetlenülését okozná (emiatt jelenleg sem parkolnak jellemzően a területen). E szakaszokon lehetőségként javasoljuk a mindkét oldali parkolás tiltását.

A kerékpáros fejlesztések kapcsán megvizsgálásra került továbbá a meglévő forgalomcsillapított övezetek kiterjesztése és újak létrehozása, valamint gyalogos-kerékpáros zóna kijelölése olyan közterületeken, ahol jelenleg kizárólag gyalogosok közlekedhetnek. A vizsgálat része volt ezen felül, hogy mely gyalogos által átjárható zsákutcák nyithatóak meg (milyen intézkedések által) a kerékpárosok számára.

A meglévő önállóan vezetett kerékpárutak fejlesztési lehetőségeinek áttekintése szintén része kerékpárhálózati forgalmi tervnek. Általánosságban elmondható, hogy a legnagyobb problémát, balesetforrást a kerékpárút közúton való átvezetése okozza. Veszprém területén található kerékpáros átvezetések nagy része nem megfelelő forgalomtechnikai megoldást alkalmaz. Jellemző, hogy az elsőbbséggel rendelkező út mentén vezetett kerékpárút, ha alárendelt utcát keresztez le, akkor a kerékpárosnak kell elsőbbséget adni. E kedvezőtlen és nem életszerűn megoldás helyett az alábbi ábra mutatja a szabványos elvi kialakítást.



**4-9. ábra: Közút mellett vezetett kerékpárút mellérendelt út keresztezésének elvi kialakítása**

Forrás: ÚT 2-1.203 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

Mint korábban a 3.3.1. fejezetben részletesen kifejtésre került a kerékpár-használatot nagymértékben kényelmetlenné teszi a megfelelő parkolóhelyek hiánya. Nagymértékű fejlesztési lehetőség mutatkozik tehát ez irányban. Ennek egyik támpontja kell, hogy legyen az OTÉK-ban rögzített, az építmények rendeltetésszerű használatához elhelyezendő kerékpártárolók számai (lásd következő táblázat). A különböző rendeltetésű építmények esetén eltérő kerékpártárolási megoldás alkalmazása szükséges, amelyet a tervezett fejlesztések bemutatásakor kerülnek részletezésre.

|   |  |
|---|--|
| Lakás, üdülőegység  | Minden lakás és üdülőegység után 1 db  |
| Kereskedelmi egység 0-1000 m <sup>2</sup> -ig   | Az árusító tér minden megkezdett 150 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db                                 |
| Kereskedelmi egység 1000 m <sup>2</sup> felett  | Az árusító tér minden megkezdett 500 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db                                 |
| Szálláshely szolgáltató egység  | Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után 2 db   |
| Vendéglátó egység   | A fogyasztó tér minden megkezdett 75 m alapterülete után 2 db  |
| Alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység   | A foglalkoztató és/vagy tanterem 50 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db                                  |
| Felsőfokú oktatási egység   | Oktatási és kutatási helyiségek 50 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db                                   |
| Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház stb.) | Minden megkezdett 50 férőhelye után 5 db   |
| Egyéb művelődési egységek (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.)                    | A kiállítótér vagy kutatótér minden megkezdett 500 m <sup>2</sup> alapterülete után 5 db, de maximum 50 db |
| Sportolás, strand célját szolgáló egység  | Minden megkezdett 20 férőhelye után 2 db   |
| Igazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egység                           | Az iroda- vagy ellátó terület minden megkezdett 100 m <sup>2</sup> alapterülete után 1 db                  |
| Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység  | Minden megkezdett 50 ágy után 1 db   |

**4-4. táblázat: Az építmények rendeltetésszerű használatához elhelyezendő kerékpártárolók szám**

*Forrás: OTÉK*

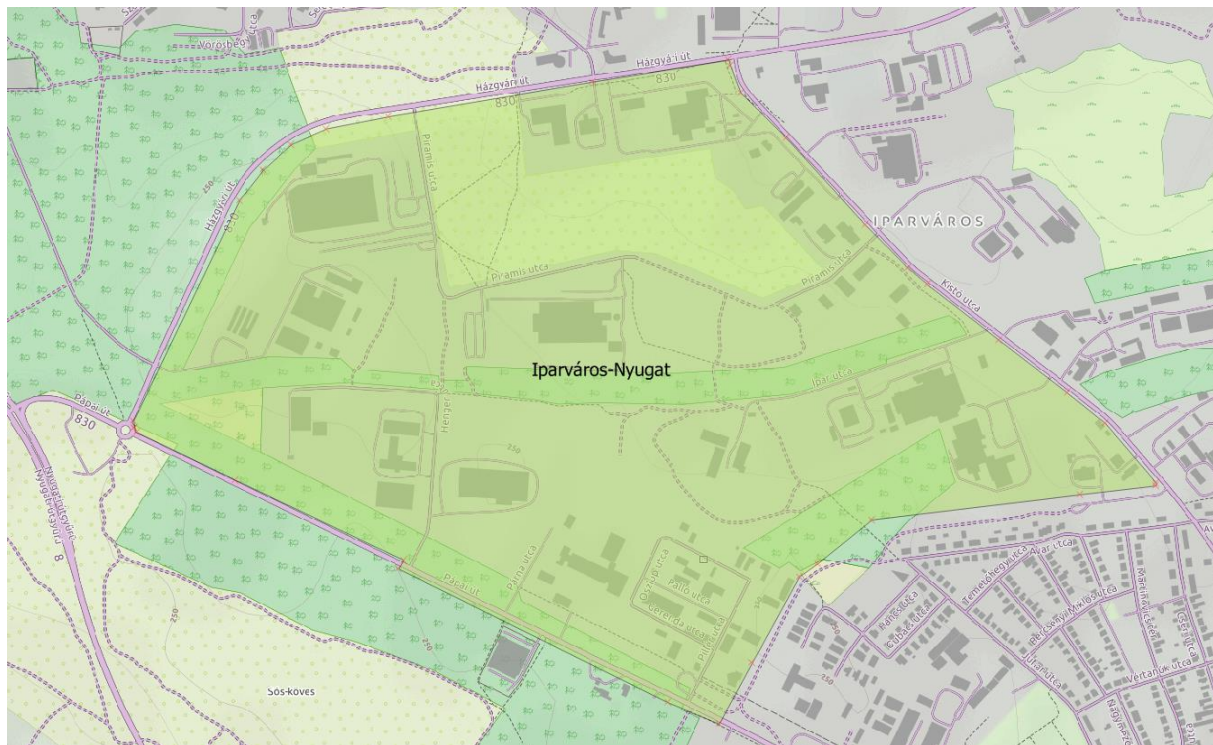
Érdeemes a közösségi közlekedési csomópontoknál kerékpártárolók kialakítása, amely nem csak a kerékpározást támogatja, de a megállóhely elérhetősége – és ezáltal a közösségi közlekedés kihasználtsága – is javul.

A szabadidős célú kerékpáros útvonalak mentén megvizsgálásra kerültek a kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszínei és kialakításuk, melynek bemutatása az útvonalak kiválasztását követően az 5.1.3. fejezetben található.

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer jelenlegi állapotában mindenképpen fejleszteni szükséges. A Budapest területén kialakult és általánosságban jól működő tájékoztatói rendszer adaptálása, illetve a balatoni rendszerhez való illeszkedése az ajánlott. A táblákat a szabadidős kerékpározási útvonalak mentén érdemes kihelyezni, elsősorban a főbb hálózati csatlakozásoknál, és döntési pontoknál. A rendszer részletesebb leírása az 5.1.3. fejezet tartalmazza.

A kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakításának lehetőségei és kötöttségei csak a város teljes területére kiterjedő, az igények meghatározását és költség-haszon elemzést magában foglaló részletes elemzést követően határozhatóak meg. Az mindenképpen kijelenthető, hogy Veszprémben egy közbringa rendszer hatékony működéséhez elengedhetetlen a Balaton környékén kerékpáros rendszerekkel történő összehangoltság, integráció.

### 4.3.1. Iparváros-Nyugat



4-10. ábra: Iparváros-Nyugat városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve  | Kerékpárosbarát? | Ok                               | Beavatkozási lehetőségek                | Beavatkozások következményei                           |
|--|------------------|----------------------------------|---|--|
| Henger utca  | Nem              | nagy sebesség,<br>nagy forgalom  | kerékpárút,<br>gyalog- és<br>kerékpárút | komplex útfelújítás<br>következtében<br>valósulhat meg |
| Piramis utca   | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Kistó csatlakozó utca 1.                                 | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Kistó csatlakozó utca 2.                                 | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Iparos utca  | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Párna utca   | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Gerenda utca   | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Pillér utca  | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Palló utca   | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Állvány utca   | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Oszlop utca  | Igen             | vegyes forgalom                  |   |  |
| Pápai út (lakott terület határa – belső körgyűrű között) | Nem              | nagy forgalom,<br>rossz burkolat | külön került megvizsgálásra             |  |

4-5. táblázat: Iparváros-Nyugat városrész fejlesztési lehetőségei



A Pápai út fejlesztési lehetőségeit kiemelten megvizsgáltuk, mivel jelenleg is folyamatban van a Pápai út engedélyezési tervének készítése. Az elemzés során törekedtünk a keresztmetszeti kialakítás lehetőségeit optimalizálni, és ezáltal a kisajátítást minimalizálni, ezáltal az alábbi kialakítási lehetőségek adódtak:

| Szempontok  | Irányhelyes megemelt széles kerékpársávok a közút mellett  | Irányhelyes megemelt keskeny kerékpársávok a közút mellett   | Egyoldali kétirányú kp. út a közút egyik oldalán   | Irányhelyes elválasztott gyalog-, és kerékpárút a közút mindkét oldalán   |
|---|--|--|--|---|
| Keresztmetszeti adatok a járda és kerékpárút szélessége (m) | $(2,0 + 2,0) \times 2 = 8,00$  | $(2,0 + 1,25) \times 2 = 6,50$   | $2,0 + 0,25 + 2,0 + 2,0 = 6,25$  | $(2,0 + 0,25 + 1,0) \times 2 = 6,50$  |
| Irányhelyesség  | Jó   | Jó   | Rossz  | Jó  |
| Forgalombiztonság a folyópályán                             | nagyon kedvező   | közepes  | kedvező  | kedvező   |
| Forgalombiztonság a csomópontokban                          | közepes  | közepes  | kedvezőtlen  | kedvező   |
| Parkoló kialakítási lehetőség (a jelenlegi VOLÁN telepnél)  | nagyon kedvezőtlen   | nagyon kedvezőtlen   | kedvező  | kedvező   |
| Kerékpárhálózati szerep <sup>15</sup>                       | A, B, C  | C  | A, B, C  | C   |
| A meglévő útpálya felhasználásának mértéke                  | közepes  | kedvező  | közepes  | kedvező   |
| Minimálisan szükséges kisajátítási igénye                   | 3 db (ebből 1 db önkormányzati):<br>1946/14 - 91 m <sup>2</sup><br>1946/7 - 937 m <sup>2</sup><br>1946/9 - 727 m <sup>2</sup><br>Σ 1755 m <sup>2</sup> | 3 db (ebből 1 db önkormányzati):<br>1946/14 - 91 m <sup>2</sup><br>1946/7 - 390 m <sup>2</sup><br>1946/9 - 727 m <sup>2</sup><br>Σ 1208 m <sup>2</sup> | 3 db (ebből 1 db önkormányzati):<br>1946/14 - 227 m <sup>2</sup><br>1946/7 - 62 m <sup>2</sup><br>1946/9 - 908 m <sup>2</sup><br>Σ 1197 m <sup>2</sup> | 3 db (ebből 1 db önkormányzati):<br>1946/14 - 199 m <sup>2</sup><br>1946/7 - 210 m <sup>2</sup><br>1946/9 - 908 m <sup>2</sup><br>Σ 1317 m <sup>2</sup> |
| Jelenlegi közvilágítás megtarthatóságának mértéke           | kedvező  | kedvező  | nagyon kedvezőtlen   | nagyon kedvezőtlen  |

4-6. táblázat: Pápai kerékpáros fejlesztésének lehetőségei

<sup>15</sup> A hálózati szerep a kerékpáros létesítmény hálózatban betöltött fontosságát adja meg az alábbiak szerint: „A” hálózati szerepbe tartoznak az OTTr szerinti országos törzsúthálózati elemek, az EuroVelo hálózat elemei, továbbá azok a nyomvonalak, amelyeken a kerékpáros forgalom jelenlegi vagy várható értéke a 2000 kerékpáros/nap/két irány értéket meghaladja.

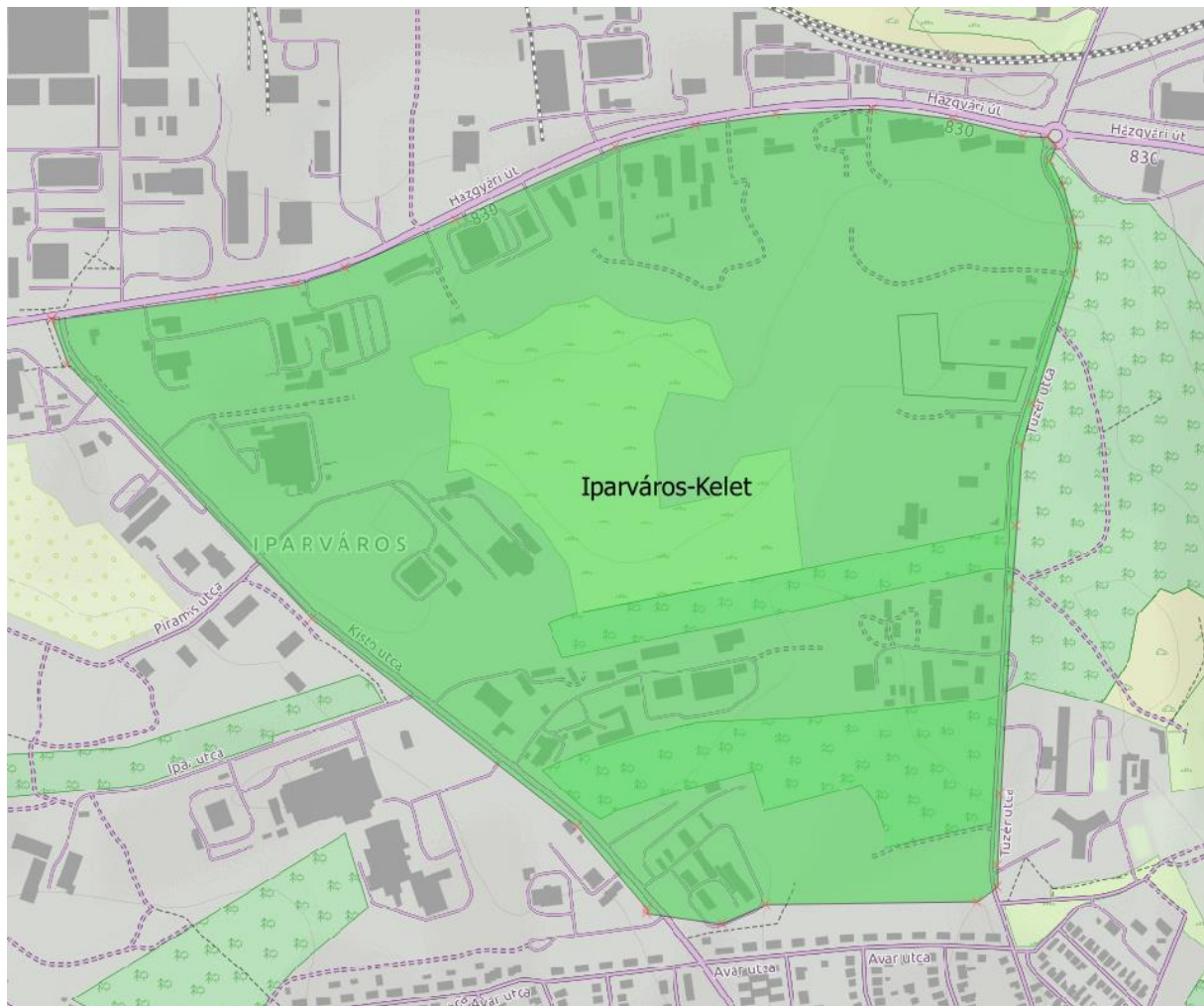
„B” hálózati szerepbe tartoznak a több települést, vagy településrészeket összekötő, a regionális és településen belüli főhálózati elemek, továbbá azok a kerékpárforgalmi létesítmények, amelyeken a kerékpáros forgalom jelenlegi vagy várható értéke a 1000-2000 kerékpáros/nap/két irány érték között van.

„C” hálózati szerepbe tartoznak a regionális és településen belüli hálózati elemek, amelyek helyi célokat kötnek össze, továbbá azok a nyomvonalak, amelyeken a kerékpáros forgalom jelenlegi vagy várható értéke a 1000 kerékpáros/nap/két irány érték alatt van.

„D” hálózati szerepbe tartoznak az olyan kerékpározható vegyes használatú közutak vagy üzemi utak, amelyek eredeti rendeltetésüket tekintve nem kerékpározási célra létesültek Ilyenek pl. a településen belüli kiserőművek, a mezőgazdasági-, és erdészeti utak, valamint az árvédelmi töltések.

A végső állásfoglalás a kétoldali irányhelyes megemelt kerékpársáv („C” hálózati szereppel) kialakítása mellett történt.

#### 4.3.2. Iparváros-Kelet



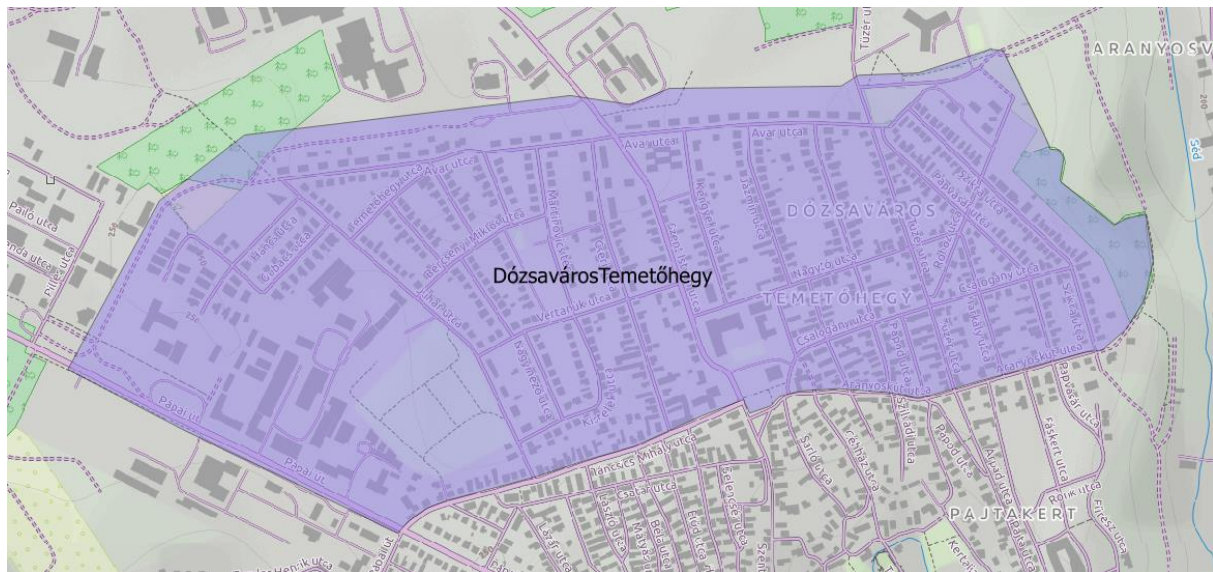
4-11. ábra: Iparváros-Kelet városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                                  | Kerékpáros barát? | Ok                           | Beavatkozási lehetőségek          | Beavatkozások következményei    |
|--|-------------------|------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Kistó utca                                       | Nem               | nagy sebesség, nagy forgalom | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút | jelentős kisajátítás és költség |
| Tüzér utca (Házgyári út – belső körgyűrű között) | Igen              | széles forgalmi sáv          |                                   |                                 |
| Tüzér csatlakozó utca                            | Igen              | vegyes forgalom              |                                   |                                 |

4-7. táblázat: Iparváros-Kelet városrész fejlesztési lehetőségei

### 4.3.3. Dózsaváros-Temetőhegy



4-12. ábra: Dózsaváros-Temetőhegy városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

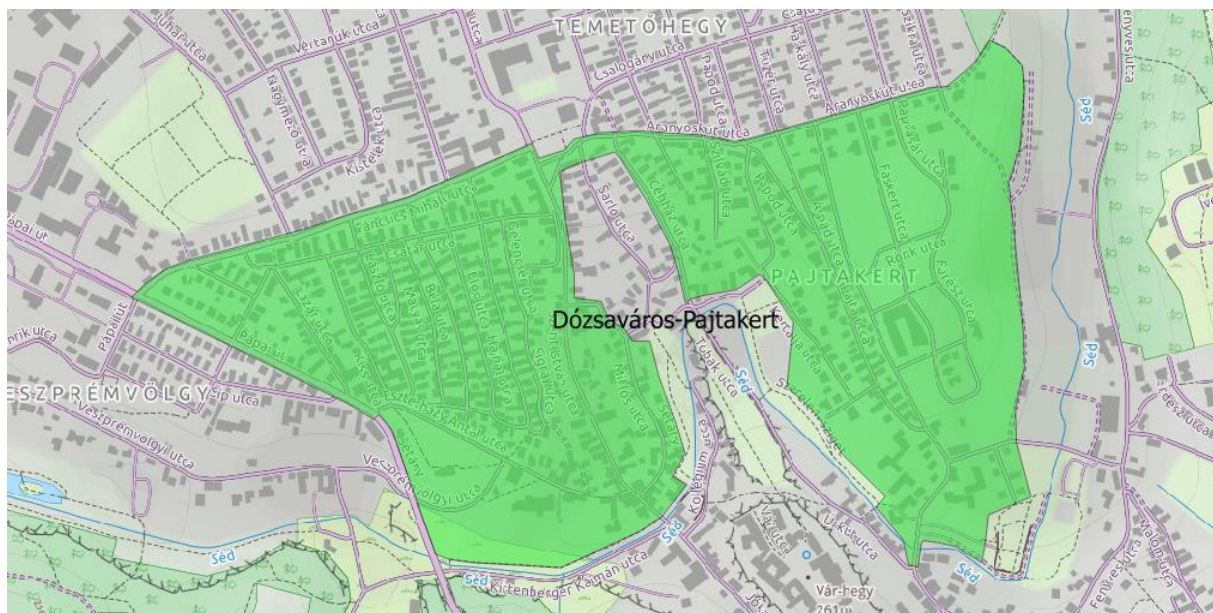
| Közterület neve                        | Kerékpárosbarát? | Ok              | Beavatkozási lehetőségek   | Beavatkozások következményei |
|--|------------------|-----------------|--|------------------------------|
| Háncs utca                             | Igen             | vegyes forgalom |  |                              |
| Gubacs utca                            | Igen             | vegyes forgalom |  |                              |
| Kéreg utca                             | Igen             | vegyes forgalom |  |                              |
| Juhar utca                             | Igen             | vegyes forgalom |  |                              |
| Pápai csatlakozó utca                  | Igen             | vegyes forgalom |  |                              |
| Tizenháromváros tér<br>csatlakozó utca | Igen             | vegyes forgalom |  |                              |
| Cseri utca                             | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet,<br>középtávon felújításra ajánlott utca |                              |
| Martinovics Ignác utca                 | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet,<br>középtávon felújításra ajánlott utca |                              |
| Martinovics Ignác tér                  | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |
| Szérűskert utca                        | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet,<br>középtávon felújításra ajánlott utca |                              |
| Bercsényi Miklós utca                  | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |
| Temetőhegy utca                        | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet,<br>középtávon felújításra ajánlott utca |                              |
| Esze Tamás utca                        | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet,<br>középtávon felújításra ajánlott utca |                              |
| Erkel Ferenc utca                      | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |
| Kölcsey Ferenc utca                    | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |
| Vértanú utca                           | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |
| Kisteleki utca                         | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |
| Nagymező utca                          | Igen             | vegyes forgalom | forgalomcsillapított övezet  |                              |



|   |  |                             |  |                            |
|---|--|-----------------------------|--|----------------------------|
| Avar utca   | Igen   | vegyes forgalom             | forgalomcsillapított övezet              |                            |
| Kengyel utca  | Igen   | vegyes forgalom             | forgalomcsillapított övezet              |                            |
| Jázmín utca   | Igen   | vegyes forgalom             | forgalomcsillapított övezet              |                            |
| Szilvádi utca (Avar u. - Aranyoskút u. között)            | Igen   | vegyes forgalom             | forgalomcsillapított övezet              |                            |
| Papvásár utca (Avar u. - Aranyoskút u. között)            | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Szikra utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Roboz utca  | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Nagytó utca   | Igen   | vegyes forgalom             | forgalomcsillapított övezet              |                            |
| Csalogány utca  | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Szent István utca (Táncsics M. felett)                    | Igen   | széles forgalmi sáv         |  |                            |
| Céhház utca (Nagytó u. - Aranyoskút u. között)            | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Bakony utca (Nagytó u. - Aranyoskút u. között)            | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Papod utca  | Részben  | vegyes forgalom egyirányban | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | parkolás baloldali tiltása |
| Harkály utca  | Igen   | vegyes forgalom             |  |                            |
| Tüzér utca (belső körgyűrű – Aranyoskút u. között)        | A fejlesztési lehetőségek az Iparváros-Kelet városrésznél kerültek bemutatásra   |                             |  |                            |
| Pápai út (belső körgyűrű – Völgyhíd tér között)           | A fejlesztési lehetőségek az Iparváros-Nyugat városrésznél kerültek bemutatásra.   |                             |  |                            |
| Tervezett K-Ny-i belső gyűrű (Pápai út – Tüzér u. között) | A majd megépülő útszakaszon megemelt kerékpársáv kerül majd kialakításra, ezáltal kapcsolódva a Pápai úti kerékpáros létesítményhez. Középtávon a Pápai út – Tüzér u. közötti, míg hosszútávon a Tüzér u.-Jutasi út közötti szakasz valósul meg. |                             |  |                            |

4-8. táblázat: Dózsaváros-Temetőhegy városrész fejlesztési lehetőségei

## 4.3.4. Dózsaváros-Pajtakert



4-13. ábra: Dózsaváros-Pajtakert városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                          | Kerékpáros barát?  | Ok  | Beavatkozási lehetőségek                 | Beavatkozások következményei  |
|--|--|---|--|---|
| Tizenhárom-város tér                     | Nem  | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                              | széles forgalmi sáv                      | 1,3 m útszélesítés (parkolók, zöldsáv, kanyarodósáv elvétele)   |
|  |  |   | kerékpársáv                              | 1,3 m útszélesítés (parkolók, zöldsáv, kanyarodósáv elvétele)   |
|  |  |   | kerékpáros nyom                          | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Táncsics Mihály utca                     | Nem  | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                              | széles forgalmi sáv                      | 1,2 m útszélesítés (parkolók, zöldsáv, kanyarodósáv elvétele)   |
|  |  |   | kerékpársáv                              | 1,2 m útszélesítés (parkolók, zöldsáv, kanyarodósáv elvétele)   |
|  |  |   | kerékpáros nyom                          | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Aranyoskút utca                          | Nem  | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, viszonylag nagyobb forgalom | széles forgalmi sáv                      | 2,2 m útszélesítés (kisajátítás, lakóépületek bontása)  |
|  |  |   | kerékpársáv                              | 3,2 m útszélesítés (kisajátítás, lakóépületek bontása)  |
|  |  |   | kerékpáros nyom                          | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Szent István utca (Táncsics M. alatt)    | Részben  | vegyes forgalom egyirányban   | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | Esésviszonyok miatt várható nagy ellenirányú sebesség és a kapubehajtók rossz beláthatósága miatt csak a járda és parkolósáv áthelyezésével tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Céhház utca (Aranyoskút u. – Margit tér) | A fejlesztés lehetőségei a Dózsaváros-Temetőhegy városrésznél kerültek bemutatásra |   |  |   |
| Bakony utca                              | A fejlesztés lehetőségei a Dózsaváros-Temetőhegy városrésznél kerültek bemutatásra |   |  |   |
| Szán utca                                | Igen   | vegyes forgalom   | középtávon felújításra ajánlott utca     |   |
| Méhes utca                               | Igen   | vegyes forgalom   |  |   |
| Remete utca (Méhes u. – Pajta u. között) | Részben  | vegyes forgalom egyirányban   | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető  | parkolás mind kétoldali tiltása   |
| Fűrész utca                              | Igen   | vegyes forgalom   |  |   |
| Fáskert utca                             | Igen   | vegyes forgalom   |  |   |
| Pajta utca                               | Részben  | vegyes forgalom egyirányban   | egyirányú kerékpáros nyom                | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
|  |  |   | ellenirányú kerékpározás engedélyezése   | rossz beláthatóság miatti közlekedésbiztonsági problémák, a közeli párhuzamos ellenirányú utca miatt kevésbé fontos   |
| Árpád utca                               | Részben  | vegyes forgalom egyirányban   | egyirányú kerékpáros nyom                | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
|  |  |   | ellenirányú kerékpározás engedélyezése   | rossz beláthatóság miatti közlekedésbiztonsági problémák,   |

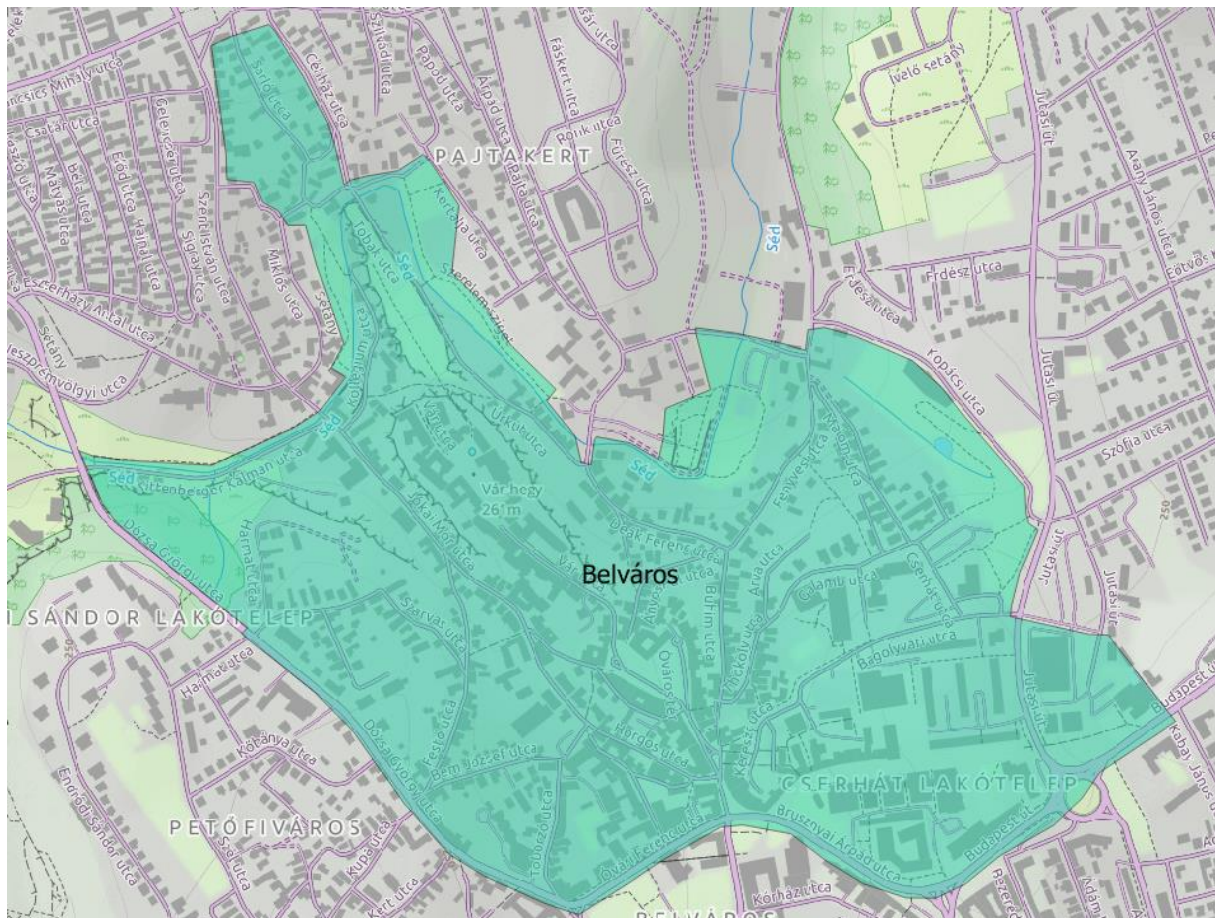
|   |  |                             |  |   |
|---|--|-----------------------------|--|---|
|   |  |                             |  | a közeli párhuzamos ellenirányú utca miatt kevésbé fontos                                   |
| Liliom utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Szilvádi utca<br>(Aranyoskút u.-<br>Céhház u.<br>között)  | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Papvásár utca<br>(Aranyoskút u.<br>– Fűrész u.<br>között) | A fejlesztés lehetőségei a Dózsaváros-Temetőhegy városrésznél kerültek bemutatásra |                             |  |   |
| Bakony utca<br>(Aranyoskút u.-tól délre)                  | A fejlesztés lehetőségei a Dózsaváros-Temetőhegy városrésznél kerültek bemutatásra |                             |  |   |
| Kertalja utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Csapó utca  | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Rönk utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Szekerce utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Miklós utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Csatár utca   | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Balassi Bálint utca                                       | Részben  | vegyes forgalom egyirányban | ellenirányú kerékpározás engedélyezése                               | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Semmelweis Ignác utca                                     | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Lázár utca  | Igen   | vegyes forgalom             |  |   |
| Áchim András tér  | Igen   | vegyes forgalom             | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
| Kiss János utca   | Részben  | vegyes forgalom egyirányban | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|   |  |                             | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| László utca   | Részben  | vegyes forgalom egyirányban | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|   |  |                             | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Kálmán utca   | Részben  | vegyes forgalom egyirányban | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|   |  |                             | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Mátyás utca   | Részben  | vegyes forgalom egyirányban | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|   |  |                             | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |



|                       |         |                               |  |   |
|-----------------------|---------|-------------------------------|--|---|
| Béla utca             | Részben | vegyes forgalom egyirányban   | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|                       |         |                               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Előd utca             | Igen    | vegyes forgalom               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
| Hajnal utca           | Igen    | vegyes forgalom               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
| Gelencsér utca        | Részben | vegyes forgalom egyirányban   | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|                       |         |                               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Eke utca              | Részben | vegyes forgalom egyirányban   | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|                       |         |                               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Huszár utca           | Részben | vegyes forgalom egyirányban   | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|                       |         |                               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Sigrái Jakab utca     | Részben | vegyes forgalom egyirányban   | forgalomcsillapított övezet, ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | forgalomtechnikai és egyéb (tükrök kihelyezése) megoldások alkalmazása a szükséges helyeken |
|                       |         |                               | forgalomcsillapított övezet  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Eszterházy Antal utca | Részben | egyirányú útszakasz (részben) | ellenirányú kerékpározás engedélyezése                               | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Veszprém-völgyi út    | Igen    | vegyes forgalom               |  |   |

4-9. táblázat: Dózsaváros-Pajtakert városrész fejlesztési lehetőségei

### 4.3.5. Belváros



4-14. ábra: Belváros városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve          | Kerékpáros barát? | Ok                                 | Beavatkozási lehetőségek                       | Beavatkozások következményei                                       |
|--------------------------|-------------------|------------------------------------|--|--|
| Sarló utca               | Nem               | nagy hézagnyílású kockakő burkolat | kerékpárosbarát burkolat (aszfalt) alkalmazása | komplex útfelújítás  |
| Cséplő utca              | Nem               | nagy hézagnyílású kockakő burkolat | kerékpárosbarát burkolat (aszfalt) alkalmazása | komplex útfelújítás  |
| Margit tér               | Nem               | nagy hézagnyílású kockakő burkolat | kerékpárosbarát burkolat (térkö) alkalmazása   | komplex útfelújítás  |
| Kittenberger Kálmán utca | Részből           | vegyes forgalom egyirányban        | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető        | parkolás mindkét oldali tiltása                                    |
| Jókai Mór utca           | Igen              | vegyes forgalom                    |  |  |
| Sziklai János utca       | Részből           | vegyes forgalom egyirányban        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétel        | Rossz beláthatóság miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan |

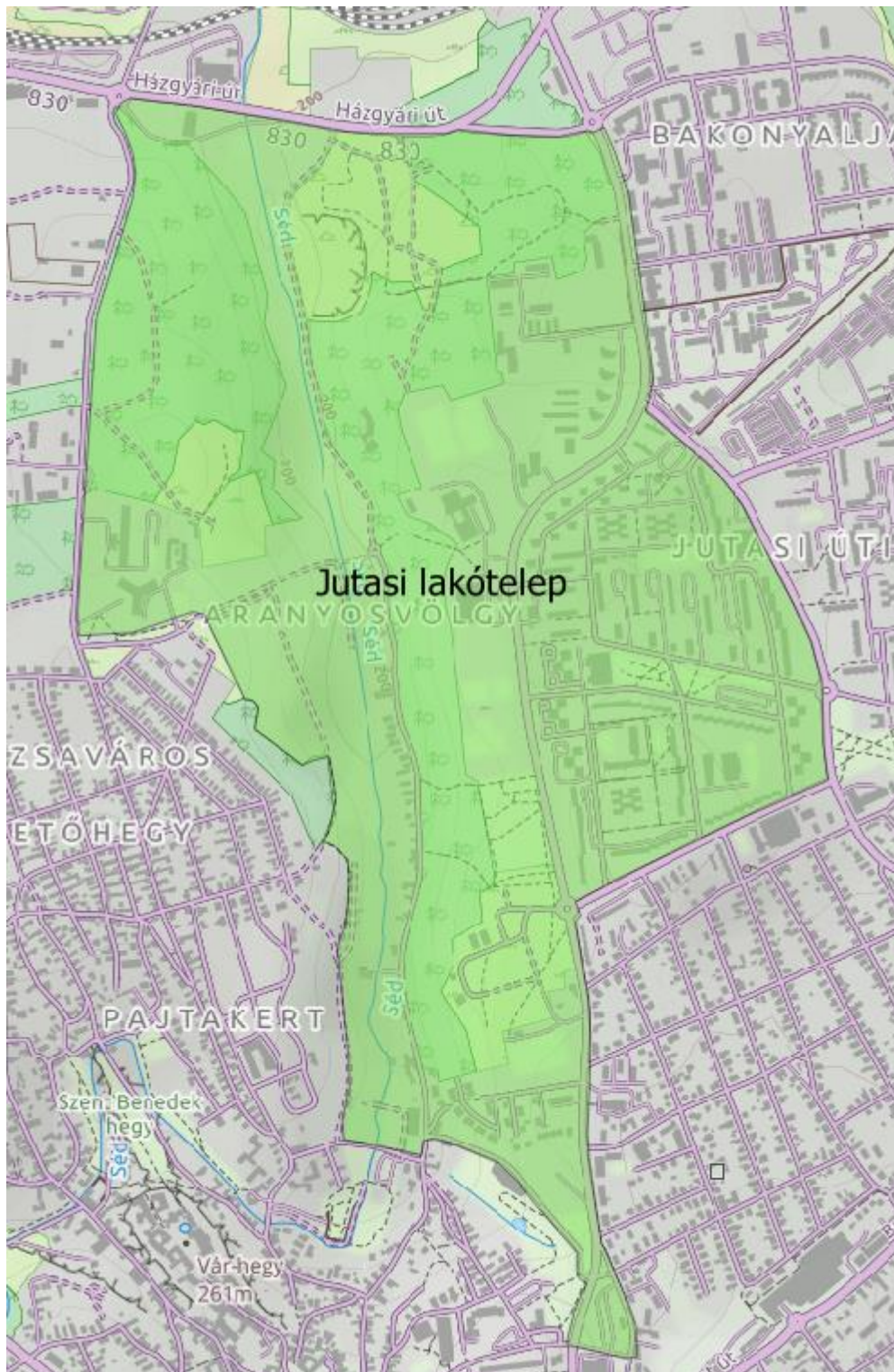
|   |   |                                     |  |  |
|---|---|-------------------------------------|--|--|
|   |   |                                     |  | kerékpározhatóvá az utca.  |
| Vas Gereben utca                          | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Horgos utca                               | Részben   | vegyes forgalom egyirányban         | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető        |  |
| Virág Benedek utca                        | Részben   | vegyes forgalom egyirányban         | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele       | Rossz beláthatóság miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Szeglethy József utca                     | Részben   | vegyes forgalom részben egyirányban | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető        |  |
| Toborzó utca                              | Részben   | széles forgalmi sáv egyirányban     | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető        |  |
| Bem József utca                           | Részben   | vegyes forgalom egyirányban         | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető        | parkolás mindkét oldali tiltása  |
| Festő utca                                | Nem   | nagy hézagnyílású kockakő burkolat  | kerékpárosbarát burkolat (aszfalt) alkalmazása | komplex útfelújítás  |
| Templom utca                              | Részben   | vegyes forgalom egyirányban         | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető        | ívben forgalomtechnikai megoldás alkalmazása szükséges                                       |
| Harmat utca                               | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Szarvas utca                              | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Óváros tér                                | Nem   | nagy hézagnyílású kockakő burkolat  | kerékpárosbarát burkolat (térkő) alkalmazása   | komplex útfelújítás  |
| Vár utca                                  | Nem   | nagy hézagnyílású kockakő burkolat  | kerékpárosbarát burkolat (térkő) alkalmazása   | komplex útfelújítás  |
| Patak tér                                 | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Kollégium utca                            | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Tobak utca                                | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Remete utca (Fenyves u. –Méhes u. között) | A fejlesztés lehetőségei a Dózsaváros-Pajtakert városrésznel kerültek bemutatásra |                                     |  |  |
| Ányos Pál utca                            | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Deák Ferenc utca                          | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Fenyves utca (Kopácsi u.-tól délre)       | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Buhim utca                                | Részben   | vegyes forgalom egyirányban         | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele       | Rossz beláthatóság miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Thököly utca                              | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Árva utca                                 | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Csaplár János utca (Bagolyvári u.)        | Igen  | széles forgalmi sáv/vegyes forgalom |  |  |
| Bagolyvári út                             | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |
| Galamb utca                               | Igen  | vegyes forgalom                     |  |  |



|  |         |  |   |  |
|--|---------|--|---|--|
| Csutorás utca                                  | Igen    | vegyes forgalom  | középtávon felújításra ajánlott utca        |  |
| Cserhát utca                                   | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Köd utca                                       | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Sarolta udvar                                  | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Fortuna udvar                                  | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Cserhát lakótelep                              | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Völgyikút utca                                 | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Malom utca                                     | Részben | vegyes forgalom egyirányban                              | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele    | Rossz beláthatóság és kitérés lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Rákóczi Ferenc utca                            | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Szabadság tér                                  | Nem     | 10 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz        | kerékpársáv, széles forgalmi sáv, keréknyom | balra kanyarodó sáv elvétele   |
| Séd menti sétány                               | Részben | nem egyértelmű gyalogos zóna                             | gyalog és kerékpáros zóna                   |  |
| Kossuth Lajos utca                             | Nem     | kerékpárral behajtani tilos                              | gyalog és kerékpáros zóna                   |  |
| Dózsa György utca                              | Nem     | 8,5-9,0 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz   | kerékpársáv vagy széles forgalmi sáv        | 1,0 m útszélesítés (zöldsávot, közvilágítást érint, kisajátítás szükséges)   |
| Óvári Ferenc utca                              | Nem     | 8,5-9,0 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz   | kerékpársáv vagy széles forgalmi sáv        | 1,0 m útszélesítés (zöldsávot, közvilágítást érint, kisajátítás szükséges)   |
| Bruszniai Árpád utca                           | Nem     | 12,0 m szélesség szükséges kerékpársávhoz, nagy forgalom | kerékpársáv                                 | 2,0 m útszélesítés (zöldsávot, közvilágítást érint, kisajátítás szükséges)   |
| Jutasi út (Bagolyvári u. – Budapest út között) | Nem     | nagy forgalom  | kerékpársáv                                 | 2,4 m útszélesítés (közvilágítást, járdát érint, jelentős kisajátítás szükséges)   |
|  |         |  | kerékpárút                                  | jelentős kisajátítás szükséges   |

4-10. táblázat: Belváros városrész fejlesztési lehetőségei

#### 4.3.6. Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy



4-15. ábra: Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve  | Kerékpárosbarát?   | Ok  | Beavatkozási lehetőségek                     | Beavatkozások következményei |
|--|--|---|--|------------------------------|
| Kopácsi utca   | Igen   | széles forgalmi sáv   | kerékpáros nyom egyik irányban               |                              |
| Fenyves utca (Kopácsi u.-tól északra)                      | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Erdész utca  | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Vasas utca   | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Ívelő sétány.  | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Gól köz  | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Jutasi út (Munkácsy u.-Aulich L. u. között)                | Igen   | széles forgalmi sáv   | külön került megvizsgálásra                  |                              |
| Jutasi út (Bagolyvári u. - Munkácsy u. között)             | Nem  | nagy forgalom   | külön került megvizsgálásra                  |                              |
| Jutasi út (szervízút)                                      | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Haszkovó út (belső) egyirányú északra                      | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                                   | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető      |                              |
| Stromfeld Aurél utca (5db)                                 | Igen   | vegyes forgalom   |  |                              |
| Halle utca (4db)   | Részben  | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben | egy küszöb széleinek visszabontása 0,5 m-rel | minimális pályaszintemelés   |
| Jutasi út (aut. áll.)                                      | Igen   | széles forgalmi sáv   |  |                              |
| Tervezett K-Ny-i belső gyűrű (Tüzér u. – Jutasi út között) | A majd megépülő útszakaszon megemelt kerékpársáv kerül majd kialakításra, ezáltal kapcsolódva a Pápai úti kerékpáros létesítményhez. Középtávon a Pápai út – Tüzér u. közötti, míg hosszútávon a Tüzér u.-Jutasi út közötti szakasz valósul meg. |   |  |                              |

**4-11. táblázat: Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy városrész fejlesztési lehetőségei**

A táblázatból látható, hogy a városrész egyetlen nem kerékpárosbarát útszakasza a Jutasi út egy része, amely ráadásul fontos kapcsolati funkciót lát a Belváros, a lakótelep, és a vasútállomás irányában. A Jutasi menti kerékpáros nyomvonal (Belváros és vasútállomás közötti szakasza) ráadásul szerepel a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájában, valamint a 2014-2020-as időszakra szóló Integrált Területi Programjában is.

A tervezett kerékpáros útvonal teljes hossza több mint 3 km, ebből 640 m hosszú szakasz megtervezésre került az intermodális csomópont megvalósíthatósági tanulmány keretében. E fejlesztésnek két fontos beavatkozási területe volt, a vasútállomás és a jelenlegi autóbusz-állomás. A vasútállomás és a Jutasi út – Házgyári út csomópont között elválasztott gyalog- és kerékpárút került megtervezésre, de a szűkös keresztmetszeti adottságok végett a – 2,00 m széles – kerékpárút került a közterület szélére és a – 2,50 m széles – gyalogjárda és berendezési sáv került az út mellé. A jelenlegi autóbusz állomás környékén a távlati bútorgyári fejlesztéstől és a jelenlegi Kossuth Lajos u.-i különszintű gyalogos kapcsolat felől a Kopácsi út – Jutasi út csomópontig elválasztott gyalog- és kerékpárút lett megtervezve a hagyományos keresztmetszeti kiosztásban (gépjármű-kerékpár-gyalogos) 4,50 m szélességben. A terület komplex kezelése és az irányhelyes megoldások preferálása miatt ezen szakaszokat is újra megvizsgáltuk.



Az intermodális csomópont kapcsán, a Jutasi úton (a Munkácsy u. és Bagolyvár u. között) buszsáv lett tervezve a meglévő útszegélyen belül a forgalmi sávok újraelosztásával. Emiatt két részben került megvizsgálásra a Jutasi úti kerékpáros útvonal – az északi szakasza a Munkácsy u.-vasútállomás közötti, míg a déli szakasza a Munkácsy u.-Bagolyvár u. közötti –, amelynek eredményeit a következő két táblázat mutatja.

| Szemponatok                                       | Egyoldali kétirányú elválasztott gyalog és kerékpárút az út nyugati oldalán               | Egyoldali kétirányú elválasztott gyalog és kerékpárút az út keleti oldalán               | Irányhelyes megemelt kerékpársávok                       | Irányhelyes normál kerékpársávok                  |
|---|---|--|--|---|
| Beavatkozás leírása                               | A Jutasi út nyugati oldalán található gyalogjárda 3,75 m gyalog- és kerékpárúttá épül át. | A Jutasi út keleti oldalán található gyalogjárda 3,75 m gyalog- és kerékpárúttá épül át. | Megemelt kerékpársávok létesítése 2 × 2,0 m szélességben | Normál kerékpársáv építése 2 × 1,5 m szélességben |
| Keresztmetszeti adatai                            | 19,5 m  | 19,9 m   | 18,0 m   | 16,5 m  |
| Irányhelyessége                                   | Rossz   | Rossz  | nagyon kedvező   | nagyon kedvező                                    |
| Forgalombiztonsága a folyópályán                  | kedvező   | közepes  | nagyon kedvező   | közepes   |
| Forgalombiztonsága a csomópontokban               | közepes   | kedvezőtlen  | közepes  | közepes   |
| Kerékpárhálózati szerep <sup>16</sup>             | B   | B  | B  | B   |
| A meglévő infrastruktúra felhasználásának mértéke | kedvező   | kedvező  | közepes  | nagyon kedvező                                    |
| Minimálisan szükséges kisajátítási igénye         | 4 ingatlan érintett összesen 1432 m <sup>2</sup>  | 2 ingatlan érintett összesen 440 m <sup>2</sup>  | 3 ingatlan érintett összesen 289 m <sup>2</sup>          | 1 ingatlan érintett összesen 180 m <sup>2</sup>   |
| Költségbecslés kisajátítás nélkül                 | 130 millió Ft   | 140 millió Ft  | 180 millió Ft  | 30 millió Ft                                      |

**4-12. táblázat: Jutasi út északi szakasza (Munkácsy u.-vasútállomás között) fejlesztési lehetőségei**

<sup>16</sup> Lásd 80. oldal lábjegyzet.

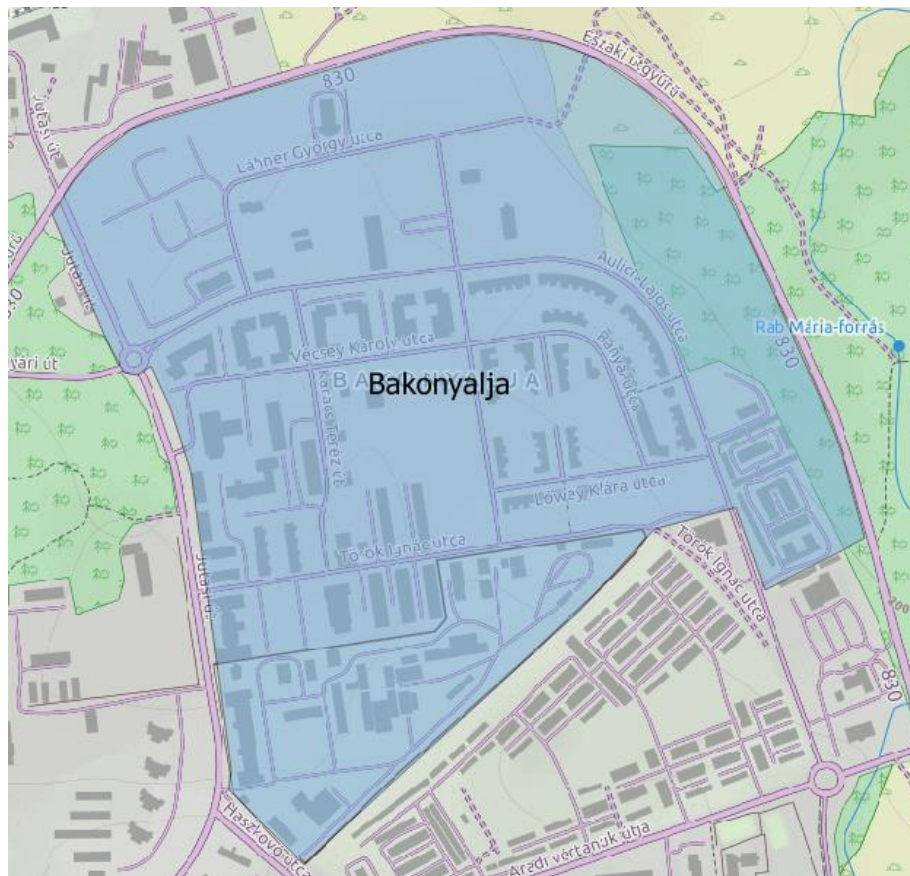
| Változatok  | Egyoldali kétirányú elválasztott gyalog és kerékpárút az út nyugati oldalán               | Egyoldali kétirányú elválasztott gyalog és kerékpárút az út keleti oldalán               | Irányhelyes megemelt kerékpársávok                       | Irányhelyes normál kerékpársávok  |
|---|---|--|--|---|
| Beavatkozás leírása                               | A Jutasi út nyugati oldalán található gyalogjárda 3,75 m gyalog- és kerékpárúttá épül át. | A Jutasi út keleti oldalán található gyalogjárda 3,75 m gyalog- és kerékpárúttá épül át. | Megemelt kerékpársávok létesítése 2 × 2,0 m szélességben | Normál kerékpársáv építése az IMCS-ben tervezett buszsáv szélesítésével |
| Keresztmetszeti adatai                            | 19,5 m  | 19,9 m   | 21,0 m   | 19,0 m  |
| Irányhelyessége                                   | Rossz   | Rossz  | nagyon kedvező   | nagyon kedvező  |
| Forgalombiztonsága a folyópályán                  | kedvező   | közepes  | nagyon kedvező   | kedvezőtlen   |
| Forgalombiztonsága a csomópontokban               | közepes   | nagyon kedvezőtlen   | közepes  | közepes   |
| Kerékpárhálózati szerep <sup>17</sup>             | B   | B  | B  | B   |
| A meglévő infrastruktúra felhasználásának mértéke | nagyon kedvező  | nagyon kedvező   | közepes  | kedvezőtlen   |
| Minimálisan szükséges kisajátítási igénye         | 5 ingatlan érintett összesen 293 m <sup>2</sup>   | 23 ingatlan érintett összesen 1055 m <sup>2</sup>  | 11 ingatlan érintett összesen 828 m <sup>2</sup>         | 5 ingatlan érintett összesen 270 m <sup>2</sup>                         |
| Költségbecslés kisajátítás nélkül                 | 68 millió Ft  | 63 millió Ft   | 100 millió Ft  | 125 millió Ft   |

**4-13. táblázat: Jutasi út déli szakasza (Munkácsy u.-Bagolyvári u. között) fejlesztési lehetőségei**

Az északi szakaszon egyértelműen az irányhelyes normál kerékpársávok kialakítása a javasolt. A déli szakaszon megvizsgálásra került még kiscforgalmú párhuzamos utcában való vezetés, amely viszont jelentős kerülőúttal járt volna. E szakaszon végül az egyoldali kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítása lett kiválasztva, mely a Jutasi út nyugati oldalán vezet.

<sup>17</sup> Lásd 80. oldal lábjegyzet.

### 4.3.7. Bakonyalja



4-16. ábra: Bakonyalja városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                                    | Kerékpáros barát? | Ok   | Beavatkozási lehetőségek   | Beavatkozások következményei  |
|--|-------------------|--|--|---|
| Jutasi út (Aulich L. u. – vasútállomás között)     | Igen              | széles forgalmi sáv                                | A Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy városrésznél bemutatásra került lehetőségek érvényesek e szakaszra is. |   |
| Láhner György utca                                 | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Szendrei Júlia utca                                | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Aulich Lajos utca (Jutasi út – Török I. u. között) | Igen              | széles forgalmi sáv                                |  |   |
| Bányai Júlia utca                                  | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Teleki Blanka utca                                 | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Lövey Klára utca                                   | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Pöltenberg Ernő utca                               | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Vécsey Károly utca                                 | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Karacs Teréz utca                                  | Igen              | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Török Ignác utca                                   | Nem               | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | <ul style="list-style-type: none"> <li>forgalomcsillapított övezet</li> <li>kerékpáros nyom</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>forgalomcsillapított övezet kiterjesztése</li> <li>forgalomtechnikai megoldások alkalmazása</li> </ul> |

4-14. táblázat: Bakonyalja városrész fejlesztési lehetőségei



#### 4.3.8. Haszkovó



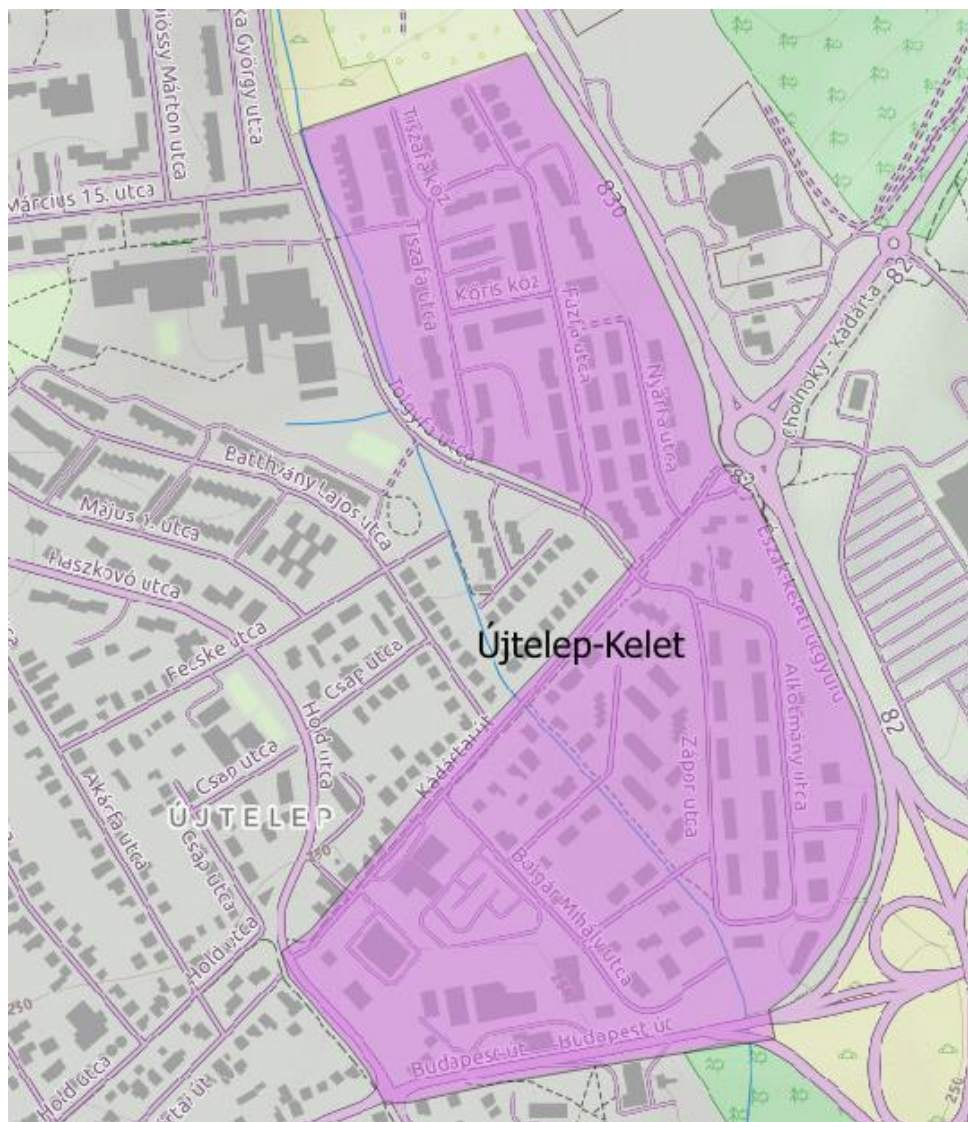
4-17. ábra: Haszkovó városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                                      | Kerékpáros barát?   | Ok  | Beavatkozási lehetőségek                | Beavatkozások következményei   |
|--|---|---|---|--|
| Haszkovó út  | Nem   | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                                | széles forgalmi sáv                     | 1,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, közvilágítást, járdát érint) |
|  |   |   | kerékpársáv                             | 1,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, közvilágítást, járdát érint) |
| Aradi vértanúk utca                                  | Nem   | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                                | széles forgalmi sáv                     | 0,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, közvilágítást, járdát érint) |
|  |   |   | kerékpársáv                             | 0,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, közvilágítást, járdát érint) |
| Aulich L. utca (Török I. u. – Aradi v. u. között)    | A fejlesztés lehetőségei a Bakonyalja városrésznél kerültek bemutatásra |   |   |  |
| Diósy Márton utca                                    | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Klapka György utca                                   | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Gábor Áron utca                                      | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Damjanich János utca                                 | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Görgey Artúr utca (Gábor Á. u. és Kádárta út között) | Nem   | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, hálózati csatlakozás hiányzik | széles forgalmi sáv                     | 0,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, parkolást, járdát érint)     |
|  |   |   | kerékpársáv                             | 0,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, parkolást, járdát érint)     |
| Görgey Artúr utca (Aradi u. és Gábor Á. u. között)   | Részben   | nem irányhelyes gyalog és kerékpárút  | széles forgalmi sáv                     | 0,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, parkolást, járdát érint)     |
|  |   |   | kerékpársáv                             | 0,5 m útszélesítés (zöldsáv csökken, fakivágás, parkolást, járdát érint)     |
| Március 15. utca                                     | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Tölgyfa utca   | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Batthyány Lajos utca                                 | Részben   | vegyes forgalom részben egyirányban   | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető | esetleg a baloldali parkolás áthelyezése a jobb oldalra                      |
| Május 1 utca   | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Fecske utca (Hold u.-tól keletre)                    | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |
| Csap utca (Hold u.-tól keletre)                      | Igen  | vegyes forgalom   |   |  |

4-15. táblázat: Haszkovó városrész fejlesztési lehetőségei

#### 4.3.9. Újtelep-Kelet



4-18. ábra: Újtelep-Kelet városrész lehatárolás

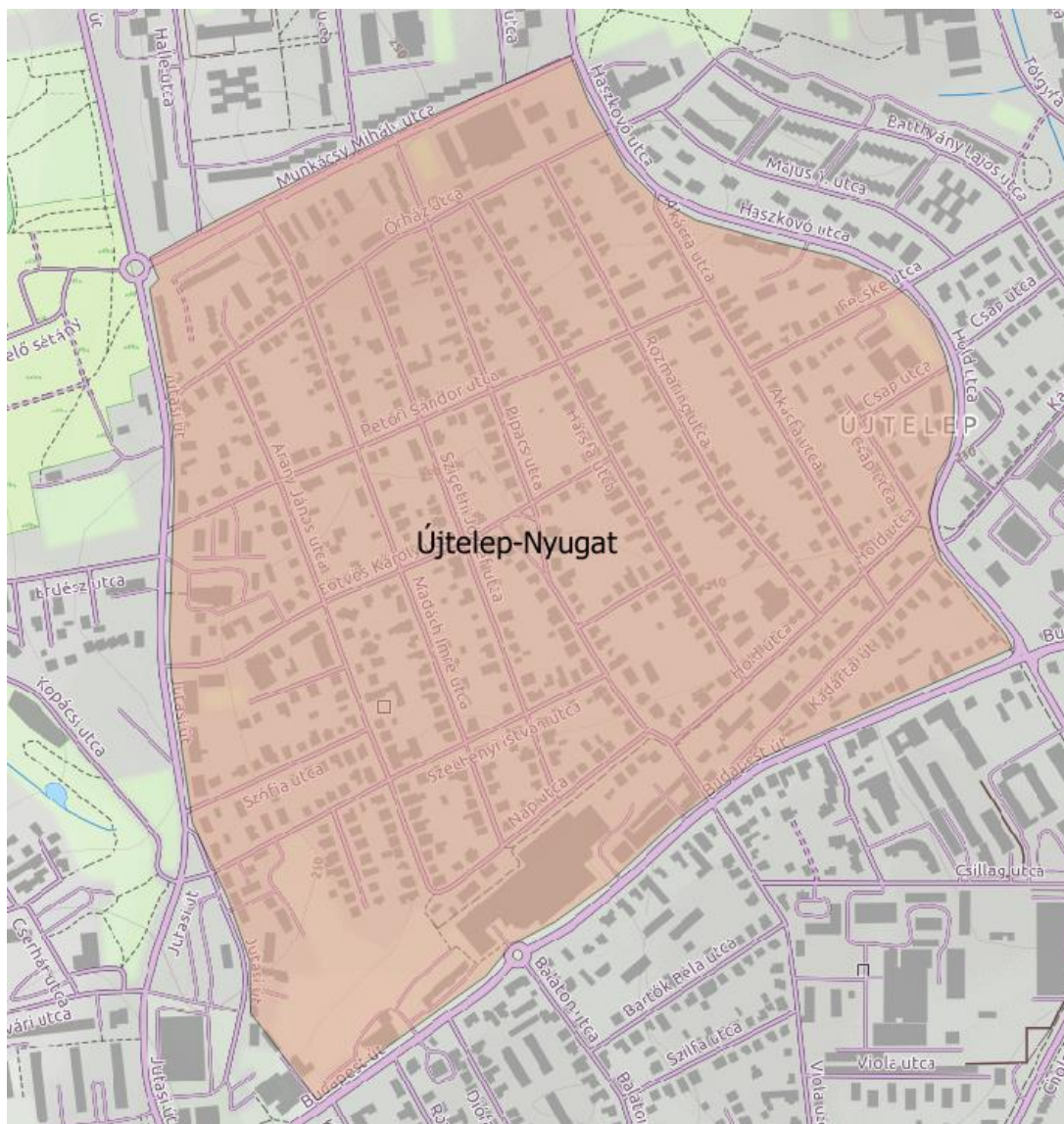


A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                   | Kerékpáros barát? | Ok   | Beavatkozási lehetőségek   | Beavatkozások következményei                                    |
|-----------------------------------|-------------------|--|--|---|
| Budapest út                       | Igen              | széles forgalmi sáv  | kerékpársáv  | IMCS kapcsán tervezett buszsáv miatt nem fér el szegélyen belül |
| Tiszafa utca                      | Részben           | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben  | küszöb kétoldali visszabontása 0,50 m-rel  |   |
| Fűzfa utca                        | Részben           | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben  | küszöb kétoldali visszabontása 0,50 m-rel  |   |
| Nyárfa utca                       | Igen              | vegyes forgalom  |  |   |
| Kőris köz                         | Igen              | vegyes forgalom  |  |   |
| Kádártai út (Hold u.-tól keletre) | Részben           | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben helytelen elsőbbségadás, helyi szűkületek (pl. aluljáró rámpa) | kerékpáros nyom  | közlekedésbiztonsági kérdéseket vet fel                         |
|                                   |                   |  | 8,5 m szélesség szükséges min. a széles forgalmi sávhoz/kerékpársáv                                      | komplex útfelújítás   |
|                                   |                   |  | oldalváltás megszüntetése az út áthelyezésével   | komplex útfelújítás   |
|                                   |                   |  | Bolgár Mihály u.-nál az oldalváltás hangsúlyozása, Alkotmány u.-nál a kerékpáros elsőbbségét biztosítani | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges            |
| Alkotmány utca                    | Igen              | vegyes forgalom  |  |   |
| Zápor utca                        | Igen              | vegyes forgalom  |  |   |
| Bolgár Mihály utca                | Igen              | vegyes forgalom  |  |   |
| Hold utca (körgyűrű)              | Részben           | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút  |  |   |

4-16. táblázat: Újtelep-Kelet városrész fejlesztési lehetőségei

#### 4.3.10. Újtelep-Nyugat



4-19. ábra: Újtelep-Nyugat városrész lehatárolás

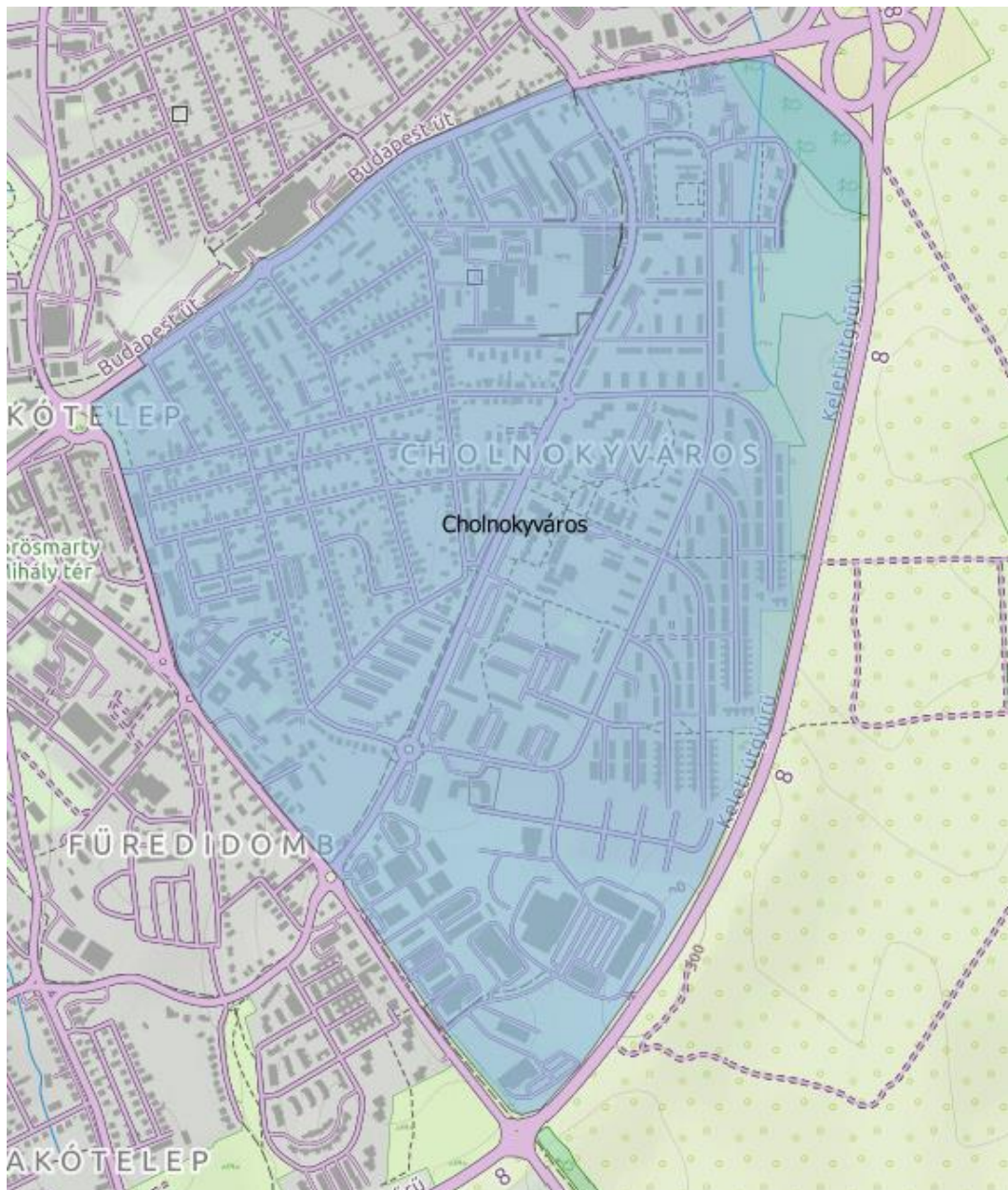
A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                    | Kerékpáros barát? | Ok  | Beavatkozási lehetőségek   | Beavatkozások következményei |
|------------------------------------|-------------------|---|--|------------------------------|
| Fecske utca (Hold u.-tól nyugatra) |                   | fejlesztési lehetőségei a Haszkovó városrésznél kerültek bemutatásra              |  |                              |
| Csap utca (Hold u.-tól nyugatra)   |                   | fejlesztési lehetőségei a Haszkovó városrésznél kerültek bemutatásra              |  |                              |
| Kádártai út (Hold u.-tól nyugatra) | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Munkácsy Mihály utca               | Igen              | széles forgalmi sáv   |  |                              |
| Órház utca                         | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Petőfi Sándor utca                 | Nem               | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, rossz burkolat                | kerékpáros nyom, középtávon felújításra ajánlott utca                      | burkolat felújítása          |
|                                    |                   |   | széles forgalmi sáv, vagy kerékpársáv középtávon felújításra ajánlott utca | komplex útfelújítás          |
| Eötvös Károly utca                 | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Sarkantyú utca                     | Igen              | vegyes forgalom   | középtávon felújításra ajánlott utca                                       |                              |
| Batsányi János utca                | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Szófia utca                        | Részben           | vegyes forgalom egyirányban   | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető                                    |                              |
| Széchenyi István utca              | Részben           | vegyes forgalom részben egyirányban   | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető                                    |                              |
| Nap utca                           | Részben           | nem irányhelyes elválasztott gyalog- és kerékpárút, hálózati csatlakozás hiányzik | kerékpáros nyom (közúton való kerékpározás engedélyezhető)                 |                              |
| Hold utca (sugár irányú)           | Részben           | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút                         | kerékpáros nyom (az ellenirányú kerékpározás is engedélyezhető)            |                              |
| Reguly Antal u.                    | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Arany János utca                   | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Madách Imre utca                   | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Szigeti József utca                | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Pipacs utca                        | Igen              | vegyes forgalom   | középtávon felújításra ajánlott utca                                       |                              |
| Hársfa utca                        | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |
| Rozmaring utca                     | Igen              | vegyes forgalom   | középtávon felújításra ajánlott utca                                       |                              |
| Akácfa utca                        | Igen              | vegyes forgalom   |  |                              |

4-17. táblázat: Újtelep-Nyugat városrész fejlesztési lehetőségei



#### 4.3.11. Cholnokváros



4-20. ábra: Cholnokváros városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve              | Kerékpáros barát? | Ok  | Beavatkozási lehetőségek                  | Beavatkozások következményei |
|------------------------------|-------------------|---|---|------------------------------|
| Vilonyai u. északi szervízút | Részben           | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben | küszöb kétoldali visszabontása 0,50 m-rel |                              |
| Vilonyai u.                  | Igen              | vegyes forgalom   |   |                              |
| Sólyi u.                     | Igen              | vegyes forgalom   |   |                              |

|   |         |  |   |  |
|---|---------|--|---|--|
| Lóczy Lajos u. (Vilonyai u.-<br>Ady E.) | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Ady Endre u. (Cholnoky-<br>Lóczy L.)    | Igen    | széles forgalmi sáv  |   |  |
| Ady Endre u. (ltp. belső<br>útja)       | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Boglárka u.                             | Részben | vegyes forgalom,<br>sebességcsökkentő<br>küszöb teljes<br>szélességben | küszöb kétoldali<br>visszabontása<br>0,50 m-rel |  |
| Sáfrány u.                              | Részben | vegyes forgalom,<br>sebességcsökkentő<br>küszöb teljes<br>szélességben | küszöb kétoldali<br>visszabontása<br>0,50 m-rel |  |
| Hérics u.                               | Részben | vegyes forgalom,<br>sebességcsökkentő<br>küszöb teljes<br>szélességben | küszöb kétoldali<br>visszabontása<br>0,50 m-rel |  |
| Tátorján u.                             | Részben | vegyes forgalom,<br>sebességcsökkentő<br>küszöb teljes<br>szélességben | küszöb kétoldali<br>visszabontása<br>0,50 m-rel |  |
| Kankalin u.                             | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Nagy László u.                          | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Berkenye köz                            | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Lóczy Lajos u.                          | Nem     | 8,5 m szélesség<br>szükséges a széles<br>forgalmi sávhoz               | széles forgalmi sáv                             | 0,8 m útszélesítés<br>(zöldsáv elvétele)       |
|   |         |  | kerékpársáv                                     | 0,8 m útszélesítés<br>(zöldsáv elvétele)       |
|   |         |  | kerékpáros nyom                                 | forgalomtechnikai<br>megoldások<br>alkalmazása |
| Lóczy Lajos u. (ltp. belső<br>útja)     | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Nagy László u. (ltp. belső<br>útja)     | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Rómer Flóris u. (lakórész)              | Részben | vegyes forgalom,<br>sebességcsökkentő<br>küszöb teljes<br>szélességben | küszöb kétoldali<br>visszabontása<br>0,50 m-rel |  |
| Rómer Flóris u.                         | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Dornyai Béla u.                         | Részben | 8,5 m szélesség<br>szükséges a széles<br>forgalmi sávhoz               | széles forgalmi sáv                             | 1,5 m útszélesítés<br>(zöldsáv elvétele)       |
|   |         |  | kerékpársáv                                     | 1,5 m útszélesítés<br>(zöldsáv elvétele)       |
|   |         |  | kerékpáros nyom                                 | forgalomtechnikai<br>megoldások<br>alkalmazása |
| Simon István u. (ltp. belső<br>útjai)   | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Cholnoky Jenő u. (ltp.<br>belső útjai)  | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |

|  |         |  |   |  |
|--|---------|--|---|--|
| Simon István u. (Almádi-Rózsa)             | Részben | nem irányhelyes elválasztott gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben elsőbbségadás   | Rózsa u. átvezetés átalakítása (beláthatóság, elsőbbségi viszony rendezése)   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Simon István u. (Rózsa-Liszt F.)           | Részben | nem irányhelyes kerékpárút, forgalomtechnikai zavarok  | felfestések, táblázások javítása  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Simon István u. (Liszt F.-Gyöngyvirág)     | Részben | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, forgalomtechnikai zavarok                                       | felfestések, táblázások javítása  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Cholnoky Jenő u. (Gyöngyvirág-Mikszáth K.) | Igen    | párhuzamos szervízút   |   |  |
| Cholnoky Jenő u. (Mikszáth K.-Ady E.)      | Részben | nem irányhelyes kerékpárút, forgalomtechnikai zavarok  | Ady E. u. átvezetés átalakítása (elsőbbségi viszonyok rendezése)  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Cholnoky Jenő u. (Ady E.-Vilonyai)         | Részben | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben elsőbbségadás, szűkületek, nagy gyalogosforgalom | Csillag u. átvezetés átalakítása, kerékpárosok sebességének csökkentése üzletek előtt (Vilonyai u.), oszlopáthelyezések (Ady E. után) | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Cholnoky Jenő u. (Vilonyai-Budapest)       | Részben | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, rossz burkolat, nagy gyalogosforgalom                           | burkolatjavítás (Budapest út előtt), kerékpárosok sebességének csökkentése üzletek előtt (Vilonyai u.)                                | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Viola u. (Ady E.-Gyöngyvirág)              | Részben | rossz burkolat   | középtávon felújításra ajánlott utca  |  |
| Ady Endre u.                               | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz   | széles forgalmi sáv   | 2,0 m útszélesítés (zöldsáv elvétele)                |
|  |         |  | kerékpársáv   | 2,0 m útszélesítés (zöldsáv elvétele)                |
|  |         |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása             |
| Móra Ferenc u.                             | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Tulipán u.                                 | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Mikszáth Kálmán u.                         | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Liszt Ferenc u.                            | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |



|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
| Látóhegy u.                             | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Kodály Zoltán u. (Ady E.-Látóhegy)      | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Kodály Zoltán u. (Látóhegy-Gyöngyvirág) | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | parkolás baloldali tiltása  |
| Rózsa u. (Ady E.-Mikszáth K.)           | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Rózsa u. (Mikszáth K.-középső körforg)  | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Rózsa u. (középső körforg-Gyöngyvirág)  | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | forgalombiztonsági kérdéseket vet fel   |
| Rózsa u. (Gyöngyvirág-Simon I.)         | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Gyöngyvirág u.                          | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Muskátli u.                             | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Budapest út                             | fejlesztési lehetőségei az Újtelep-Kelet városrésznél kerültek bemutatásra |   |  |   |
| Csillag u.                              | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Viola u. (Budapest-Ady E.)              | Részben  | vegyes forgalom / széles forgalmi sáv, rossz burkolat | középtávon felújításra ajánlott utca     |   |
| Bartók Béla u.                          | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Szilfa u.                               | Igen   | vegyes forgalom                                       |  |   |
| Balaton u. (Budapest-Szilfa)            | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | egyetlen utca a párhuzamos egyirányú utcák közül, amit meg lehet nyitni ellenirányú kerékpározásra                          |
| Balaton u. (Szilfa-Ady E.)              | Igen   |   |  |   |
| Diófa u.                                | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | jelenlegi (jobb oldalon megállni tilos) parkolás megfordítása   |
| Rózsa u. (Budapest-Ady E.)              | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Kabay János u.                          | Részben  | vegyes forgalom egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |

4-18. táblázat: Cholnokyváros városrész fejlesztési lehetőségei

**4.3.12. Füredidomb****4-21. ábra: Füredidomb városrész lehatárolás**

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                     | Kerékpáros barát? | Ok  | Beavatkozási lehetőségek  | Beavatkozások következményei                         |
|-------------------------------------|-------------------|---|---|--|
| Almádi út (körgyűrű-Dornyai B.)     | Igen              | kerékpárút  |   |  |
| Almádi út (Dornyai B-Simon I.)      | Részben           | nem irányhelyes elválasztott gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben helytelen elsőbbségadás, nem döccenőmentes | szegélyek, aknafedelek süllyesztése, kerékpáros elsőbbségének biztosítása az átvezetésekben (Simon I. körforgalom), Almádi út (dél) átvezetés kialakítása | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Almádi út (Simon I.-Radnóti)        | Igen              | széles forgalmi sáv   |   |  |
| Almádi út (Radnóti M.-Ady E.)       | Részben           | nem irányhelyes elválasztott gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben helytelen elsőbbségadás                    | átvezetés átalakítása (beláthatóság, elsőbbség rendezése)   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Almádi út (Ady E.-Budapest)         | Részben           | nem irányhelyes elválasztott gyalog- és kerékpárút, nagy gyalogos forgalom, hálózati csatlakozás hiányzik     | elválasztott gyalog kerékpáros vezetés hangsúlyozása  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Stadion u. (Füredi-Mester)          | Részben           | nem irányhelyes kerékpárút, gyalogos forgalom   | kerékpárút átalakítása elválasztott gyalog és kerékpárúttá  | kisajátítási kérdések, jelentős földmunka            |
| Cserepes u. (Mester-Nyerges)        | Részben           | elválasztott gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben elsőbbségadás  | Mester u. átvezetés átalakítása (elsőbbség)   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Cserepes u. (Nyerges-Szűcs)         | Részben           | elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben elsőbbségadás, szűkületek                           | Cserepes u. átvezetés átalakítása (elsőbbségadás), oszlopok áthelyezése   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Cserepes u. (Szűcs-Almádi)          | Részben           | elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, szűkületek, hálózati csatlakozás hiányzik                          | oszlopok áthelyezése  |  |
| Cserepes u. (Szűcs-Almádi kiágazás) | Igen              | vegyes forgalom   |   |  |

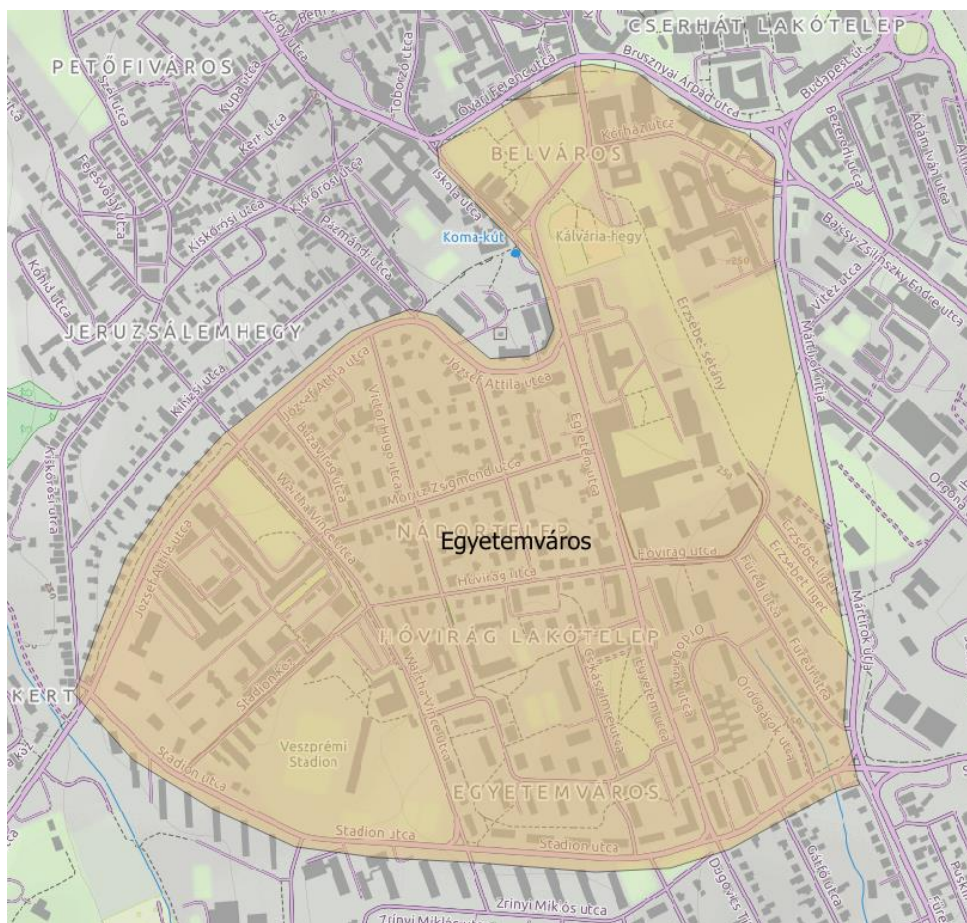


|                                   |         |   |   |   |
|-----------------------------------|---------|---|---|---|
| Nyerges u.                        | Részben | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben | küszöb kétoldali visszabontása 0,5 m-rel  |   |
| Gombkötő köz                      | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Posztós köz                       | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Szabó köz                         | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Kalmár tér                        | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Varga u.                          | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Csizmadia u.                      | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Tímár u.                          | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Mester u. (Cserepes-u. vége)      | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Mester u. (u. vége-8 gyűű)        | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Lövőház u.                        | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Puskin u.                         | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Füredi u. (Stadion u.-városhatár) | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz            | szervizút burkolat felújítása, kijelölése | útfelújítás   |
| Füredi u. (városhatár-8 gyűű)     | Nem     | nagy sebesség, nagy forgalom                                  | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút         | esetleges kisajátítás   |
| Szűcs u.                          | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Mester u. (Stadion u.)            | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Mester u. (közepe)                | Nem     | rossz burkolat  | út felújítás                              | komplex útépités keretében valósulhat meg   |
| Mester u. (Ibolya u.)             | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Kisállomás u.                     | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Sorompó u.                        | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Kazán u.                          | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Orgona u. (Sorompó-Mester)        | Nem     | rossz burkolat  | burkolat felújítás                        |   |
| Orgona u.                         | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Flórián u.                        | Részben | vegyes forgalom egyirányban                                   | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele  | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Ibolya u.                         | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Vitéz u.                          | Igen    | vegyes forgalom   |   |   |
| Bajcsy-Zsilinszky Endre u.        | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz            | széles forgalmi sáv                       | 1,0 m útszélesítés (zöldsáv vagy parkolók elvétele)   |
|                                   |         |   | kerékpársáv                               | 1,5 m útszélesítés (zöldsáv vagy parkolók elvétele)   |
|                                   |         |   | kerékpáros nyom                           | 1,0 m útszélesítés (zöldsáv vagy parkolók elvétele)   |

|                                      |         |  |  |                        |
|--------------------------------------|---------|--|--|------------------------|
| Ádám Iván u.                         | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele |                        |
| Vörösmarty Mihály tér                | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele |                        |
| Bezerédi u.                          | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele |                        |
| Mártírok útja (Stadion-Erzsébet st.) | Részben | kerékpárút   |  |                        |
| Mártírok útja (Erzsébet st.-Orgona)  | Igen    | széles forgalmi sáv                                |  |                        |
| Mártírok útja (Orgona-Kórház)        | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv                      | parkolás megszüntetése |
|                                      |         |  | kerékpársáv                              | parkolás megszüntetése |
|                                      |         |  | kerékpáros nyom                          | parkolás megszüntetése |

4-19. táblázat: Füredidomb városrész fejlesztési lehetőségei

4.3.13. Egyetemváros



4-22. ábra: Egyetemváros városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                                 | Kerékpáros barát? | Ok  | Beavatkozási lehetőségek   | Beavatkozások következményei  |
|---|-------------------|---|--|---|
| Kórház u. (alsó fele)                           | Részben           | vegyes forgalom egyirányban                               | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele   |   |
| Kórház u. (felső fele)                          | Részben           | vegyes forgalom egyirányban                               | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele   |   |
| Megyeház tér                                    | Részben           | széles forgalmi sáv egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele   |   |
| Megyeház tér                                    | Nem               | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz        | kapcsolódó fejlesztés kapcsán kerékpársáv  |   |
| Iskola u.                                       | Részben           | széles forgalmi sáv egyirányban                           | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele   | kis szakaszon bal oldali, félig járdára parkolás, nagy forgalom   |
| Komakút tér                                     | Részben           | széles forgalmi sáv részben egyirányban                   | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele   | egyirányú szakaszon bal oldali, kijelölt parkolás   |
| Erzsébet stny.                                  | Nem               | nagy gyalogosforgalom                                     | Erzsébet sétány fejlesztése, kerékpáros és gyalogos közlekedés szétválasztása, rendelkezésre álló szélesség növelése | komplex fejlesztés keretében valósulhat meg   |
| Erzsébet stny. (parkoló mellett)                | Igen              | kerékpárút  |  |   |
| Erzsébet liget                                  | Igen              | vegyes forgalom   |  |   |
| Erzsébet liget                                  | Igen              | kerékpárút  |  |   |
| Ördögárok u. (Csermák A.-Füredi)                | Részben           | vegyes forgalom egyirányban                               | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele   | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Ördögárok u. (Füredi-kerékpárút becsatlakozás)  | Igen              | vegyes forgalom   |  |   |
| Ördögárok u. (kerékpárút becsatlakozás-Stadion) | Részben           | nem irányhelyes elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút | kerékpárút megszüntetése, helyette nyom kialakítása  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Hóvirág (Egyetem u.-Erzsébet stny.)             | Igen              | vegyes forgalom   |  |   |



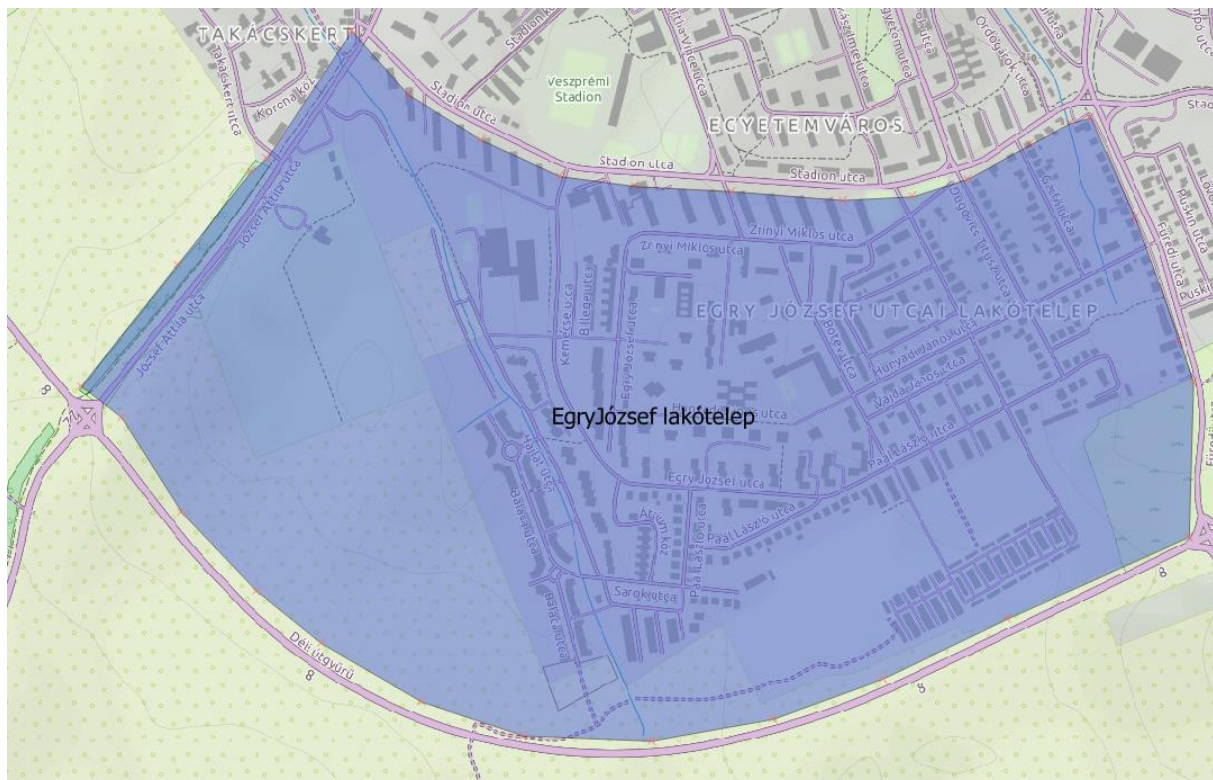
|  |         |  |  |   |
|--|---------|--|--|---|
| Wartha V.-Stadion u. kerékpárút a házak között | Nem     | útcsatlakozások hiányoznak, elsőbbségadás szabályozása                   | útcsatlakozások hiányoznak, elsőbbségadás szabályozása | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Egyetem u. (Komakút-József A.)                 | Igen    | széles forgalmi sáv  | kapcsolódó fejlesztés kapcsán kerékpársáv              |   |
| Egyetem u. (József A.-Hóvirág)                 | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                       | széles forgalmi sáv                                    | 1,7 m útszélesítés (zöldsáv, fák elvétele, közvilágítást érint)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 1,7 m útszélesítés (zöldsáv, fák elvétele, közvilágítást érint)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | minimális útfelújítás, víznyelő átépítés  |
| Egyetem u. (Hóvirág-Stadion)                   | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, víznyelők süllyedése | széles forgalmi sáv                                    | 1,9 m útszélesítés (zöldsáv, fák elvétele, közvilágítást érint)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 1,9 m útszélesítés (zöldsáv, fák elvétele, közvilágítást érint)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | minimális útfelújítás, víznyelő átépítés  |
| József Attila u. (Egyetem-Nárcisz)             | Igen    | széles forgalmi sáv  | kerékpáros nyom  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| József Attila u. (Nárcisz-Pázmándi A.)         | Nem     | széles forgalmi sáv, rossz burkolat                                      | burkolat felújítása, kerékpáros nyom                   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| József Attila u. (Pázmándi A.-Wartha V.)       | Nem     | széles forgalmi sáv, rossz burkolat                                      | burkolat felújítása, kerékpáros nyom                   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| József Attila u. (Wartha V.-Stadion)           | Részben | nem irányhelyes kerékpárút, átvezetésekben elsőbbségadás                 | Kiskőrösi u. átvezetés átalakítása (elsőbbség)         | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Móricz Zsigmond u.                             | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Hóvirág (Wartha V.-Egyetem u.)                 | Részben | vegyes forgalom egyirányban  | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele               | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Nárcisz u.                                     | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Victor Hugo u.                                 | Igen    | vegyes forgalom  | középtávon felújításra ajánlott utca                   |   |
| Búzavirág u.                                   | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Csikász Imre u.                                | Részben | vegyes forgalom egyirányban  | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele               | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |

|   |         |   |  |  |
|---|---------|---|--|--|
| Csermák Antal u.<br>(Csikász I.-Stadion)        | Részben | vegyes forgalom<br>egyirányban  | ellenirányú<br>kerékpározás<br>lehetővé tétele   | mindkét oldalon megállni<br>tilos                          |
| Csermák Antal u.<br>(Ördögárok-<br>Csikász I.)  | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Csermák Antal u.<br>(Csikász I.-Victor<br>Hugo) | Részben | vegyes forgalom<br>egyirányban  | ellenirányú<br>kerékpározás<br>lehetővé tétele   | bal oldali parkolás tiltása                                |
| Csermák Antal u.<br>(Victor Hugo-<br>Wartha V.) | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Wartha Vince u.<br>(József A.-Móricz<br>Zs.)    | Részben | nem irányhelyes<br>elválasztás nélküli gyalog-<br>és kerékpárút                                     |  |  |
| Wartha Vince u.<br>(Móricz Zs.-<br>Hóvirág)     | Részben | nem irányhelyes<br>elválasztás nélküli gyalog-<br>és kerékpárút,<br>átvezetésekben<br>elsőbbségadás | Stadion köz<br>átvezetés<br>átalakítása<br>(elsőbbbségi<br>viszonyok)                                | forgalomtechnikai<br>megoldások alkalmazása a<br>szükséges |
| Wartha Vince u.<br>(Hóvirág-<br>oldalváltás)    | Részben | nem irányhelyes<br>kerékpárút   | fizikai elválasztás<br>(pl.<br>gömbcsüvegsor) a<br>gépjárműforgalo<br>mtól, átvezetés<br>átalakítása | forgalomtechnikai<br>megoldások alkalmazása a<br>szükséges |
| Wartha Vince u.<br>(oldalváltás-<br>Stadion)    | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges<br>a széles forgalmi sávhoz   | széles forgalmi<br>sáv   | 1,7 m útszélesítés<br>(parkolást, közvilágítást<br>érint)  |
|   |         |   | kerékpársáv  | 1,7 m útszélesítés<br>(parkolást, közvilágítást<br>érint)  |
|   |         |   | gyalog és<br>kerékpárút<br>továbbvezetése  | parkoló- és zöldterület<br>megszüntetése                   |
| Stadion köz                                     | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Stadion u. (József<br>A.-Stadion köz)           | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges<br>a széles forgalmi sávhoz   | széles forgalmi<br>sáv   | 1,4 m útszélesítés<br>(zöldsávot érint)                    |
|   |         |   | kerékpársáv  | 1,4 m útszélesítés<br>(zöldsávot érint)                    |
|   |         |   | gyalog- és<br>kerékpárút   | jelentős földmunka és<br>parkoló megszüntetés              |
| Stadion u. (Stadion<br>köz-Kemencse)            | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges<br>a széles forgalmi sávhoz   | széles forgalmi<br>sáv   | 1,5 m útszélesítés<br>(zöldsávot érint)                    |
|   |         |   | kerékpársáv  | 1,5 m útszélesítés<br>(zöldsávot érint)                    |
|   |         |   | gyalog- és<br>kerékpárút   | zöldsáv megszüntetése                                      |
| Stadion u.<br>(Kemencse-<br>Wartha V.)          | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges<br>a széles forgalmi sávhoz   | széles forgalmi<br>sáv   | 1,4 m útszélesítés<br>(zöldsávot érint)                    |
|   |         |   | kerékpársáv  | 1,9 m útszélesítés<br>(zöldsávot érint)                    |
|   |         |   | gyalog- és<br>kerékpárút   | zöldsáv csökken, több<br>útkeresztezés                     |

|                                   |         |  |  |                                      |
|-----------------------------------|---------|--|--|--------------------------------------|
| Stadion u. (Wartha V.-Egyetem u.) | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv                      | 1,3 m útszélesítés (zöldsávot érint) |
|                                   |         |  | kerékpársáv                              | 1,8 m útszélesítés (zöldsávot érint) |
|                                   |         |  | gyalog- és kerékpárút                    | szintkülönbségi problémák            |
| Stadion u. (Egyetem u.- Füredi)   | Nem     | 10 m szélesség szükséges a kerékpársávhoz          | kerékpársáv                              | 2,9 m útszélesítés (zöldsávot érint) |
|                                   |         |  | gyalog- és kerékpárút                    | zöldsáv csökken                      |
| Füredi u. (Ördögárok-Mártírok)    | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele | baloldali parkolás megtiltása        |
| Füredi u. (Hóvirág-Ördögárok)     | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |                                      |

4-20. táblázat: Egyetemváros városrész fejlesztési lehetőségei

#### 4.3.14. Egy József lakótelep és környéke



4-23. ábra: Egy József lakótelep és környéke városrész lehatárolás



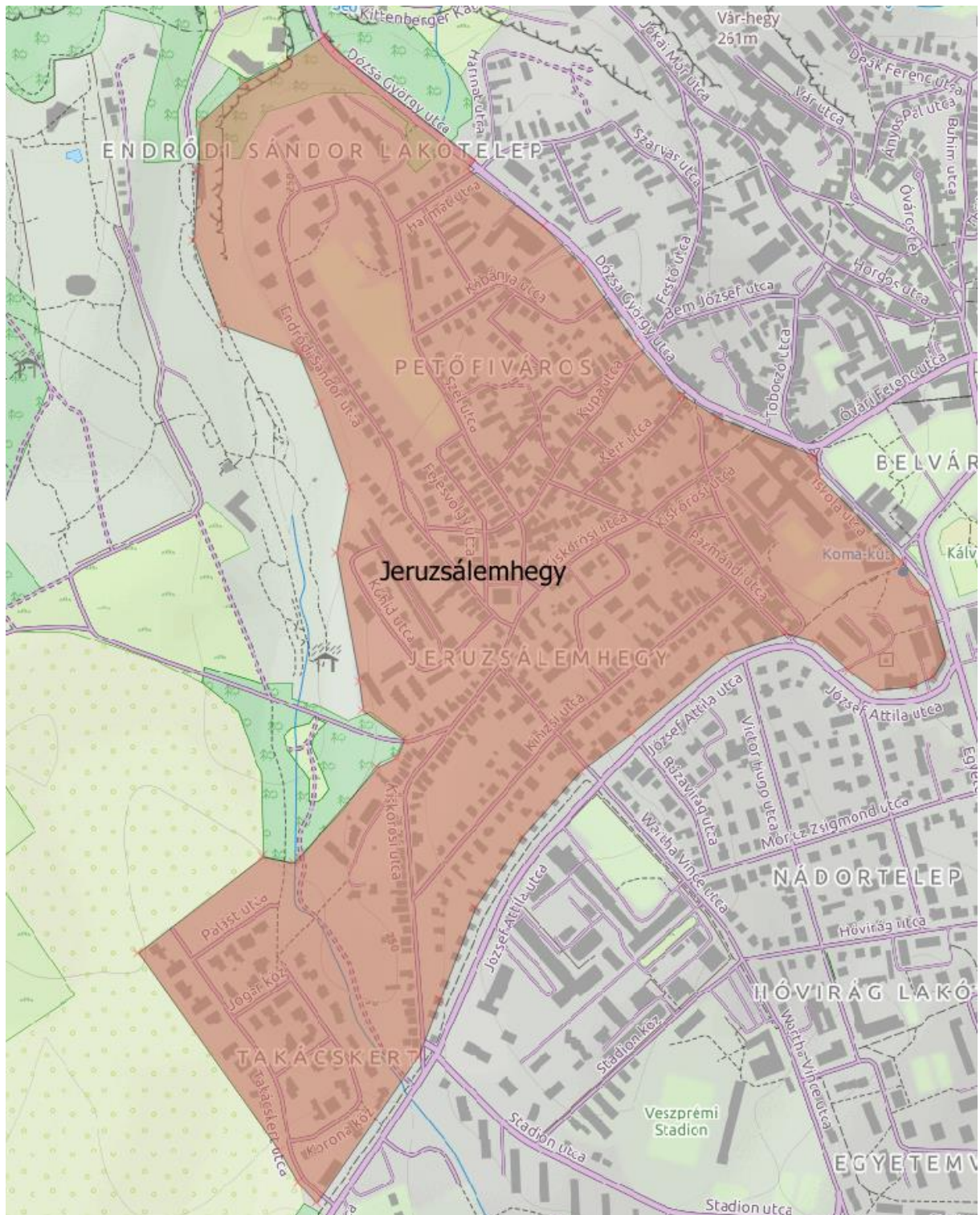
A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                                  | Kerékpáros barát? | Ok   | Beavatkozási lehetőségek  | Beavatkozások következményei                       |
|--|-------------------|--|---|--|
| Gátfő u.   | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Dugovics Titusz u.                               | Nem               | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv   | 2,0 m útszélesítés (zöldsáv, fasor)                |
|  |                   |  | kerékpársáv   | 2,0 m útszélesítés (zöldsáv, fasor)                |
|  |                   |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása           |
| Dugovics Titusz u. (két kis zsákutca)            | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Kisfaludy Sándor u.                              | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Borsos József u.                                 | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Ifjúság u.                                       | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Hunyadi János u. (Füredi-Dugovics T.)            | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Hunyadi János u. (Dugovics T.-Botev)             | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Vajda János u.                                   | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Vajda János u. (két keresztutcája)               | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Paál László u.                                   | Nem               | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv   | 2,0 m útszélesítés (zöldsávot, fasort érint)       |
|  |                   |  | kerékpársáv   | 2,0 m útszélesítés (zöldsávot, fasort érint)       |
|  |                   |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása           |
| Paál László u. (Egry J.-től délre)               | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Zrínyi Miklós u. (Dugovics T.-Kisfaludy S.)      | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Zrínyi Miklós u. (Kisfaludy S.-Wartha V.)        | Részben           | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele  |  |
| Zrínyi Miklós u. (Wartha V.-Egry J.)             | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Zrínyi Miklós u. (Wartha V.-vel szembeni zsáku.) | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Wartha Vince u. (Stadion-Zrínyi M.)              | Igen              | vegyes forgalom/széles forgalmi sáv                |   |  |
| Botev u. (Zrínyi M.-Hunyadi M.)                  | Részben           | vegyes forgalom, zsákutca                          | Hunyadi M. kereszteződés átjárhatóvá tétele (padkasüllyesztés, korlátcsere, táblázás) | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges |

|  |         |  |   |  |
|--|---------|--|---|--|
| Botev u. (Hunyadi M.-Paál L.)            | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Paál L. (Botev u.-garázssor)             | Részben | vegyes forgalom egyirányban  | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele                      |  |
| Egry József u. (Zrínyi M.-Kemencse)      | Igen    | vegyes forgalom  | utca déli végének átjárhatóvá tétele                          |  |
| Egry József u. (Kemencse-Paál L.)        | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                               | széles forgalmi sáv   | 1,5 m útszélesítés (zöldsávot, fasort érint)       |
|  |         |  | kerékpársáv   | 1,5 m útszélesítés (zöldsávot, fasort érint)       |
|  |         |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása           |
| Kemencse u.                              | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                               | széles forgalmi sáv   | 0,7 m útszélesítés (zöldsávot érint)               |
|  |         |  | kerékpársáv   | 0,7 m útszélesítés (zöldsávot érint)               |
|  |         |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása           |
| Billege u., szervizút                    | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Sarok u.                                 | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Sorház u.                                | Igen    | vegyes forgalom  | Baláca utca felé összekötés a gyalogjárda szélesítésével      |  |
| Átrium köz (északi fele)                 | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Átrium köz (déli fele)                   | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Baláca u.                                | Részben | vízvezető árkok keresztben   | K-szegély helyett süllyesztett aszfalt vápa                   |  |
| Hajlat u.                                | Igen    | vegyes forgalom  |   |  |
| Baláca sor                               | Igen    | vegyes forgalom  | Baláca utca felé összeköttetés                                |  |
| József Attila u. (Stadion u.-városhatár) | Részben | nem irányhelyes elválasztott gyalog- és kerékpárút, átvezetésekben elsőbbségadás | Takácskert u. átvezetés átalakítása (elsőbbségadás rendezése) | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges |
| József Attila u. (városhatár-8. útgyűrű) | Igen    | elválasztott gyalog- és kerékpárút   |   |  |

4-21. táblázat: Egry József lakótelep és környéke városrész fejlesztési lehetőségei

## 4.3.15. Jeruzsálemhegy



4-24. ábra: Jeruzsálemhegy városrész lehatárolás



A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                       | Kerékpáros barát? | Ok   | Beavatkozási lehetőségek  | Beavatkozások következményei                         |
|---------------------------------------|-------------------|--|---|--|
| Takácskert u.                         | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Korona köz                            | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Kard köz                              | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Jogar köz                             | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Palást u.                             | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Gulyadombi stny.                      | Igen              | vegyes forgalom                                    | Kiskőrösi u. felé a gyalogutat kerékpáros közlekedésre alkalmassá tenni |  |
| Kiskőrösi u. (állatkerti ág)          | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Kiskőrösi u. (Takácskert felé zsáku.) | Igen              | vegyes forgalom                                    | Takácskert felé a gyalogutat kerékpáros közlekedésre alkalmassá tenni   |  |
| Kiskőrösi u. (József A.-Szegfű)       | Részben           | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | parkolás megszüntetése, rendezése                                       | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
|                                       |                   |  | széles forgalmi sáv/kerékpársáv, parkolás rendezése                     | 2,3 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges   |
| Kiskőrösi u. (Szegfű-Endrődi)         | Nem               | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv   | 1,3 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpársáv   | 2,3 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpáros nyom   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges   |
| Kiskőrösi u. (Endrődi-Vámosi)         | Nem               | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv   | 2,9 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpársáv   | 2,9 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpáros nyom   | 0,9 m útszélesítés (zöldsávot, fasort érint)         |
| Kiskőrösi u. (Vámosi-Pázmándi)        | Nem               | 8,0 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv   | 2,8 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpársáv   | 3,3 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
|                                       |                   |  | kerékpáros nyom   | 1,3 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)            |
| Kiskőrösi u. (Pázmándi-Dózsa Gy.)     | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |
| Kinizsi Pál u.                        | Igen              | vegyes forgalom                                    |   |  |

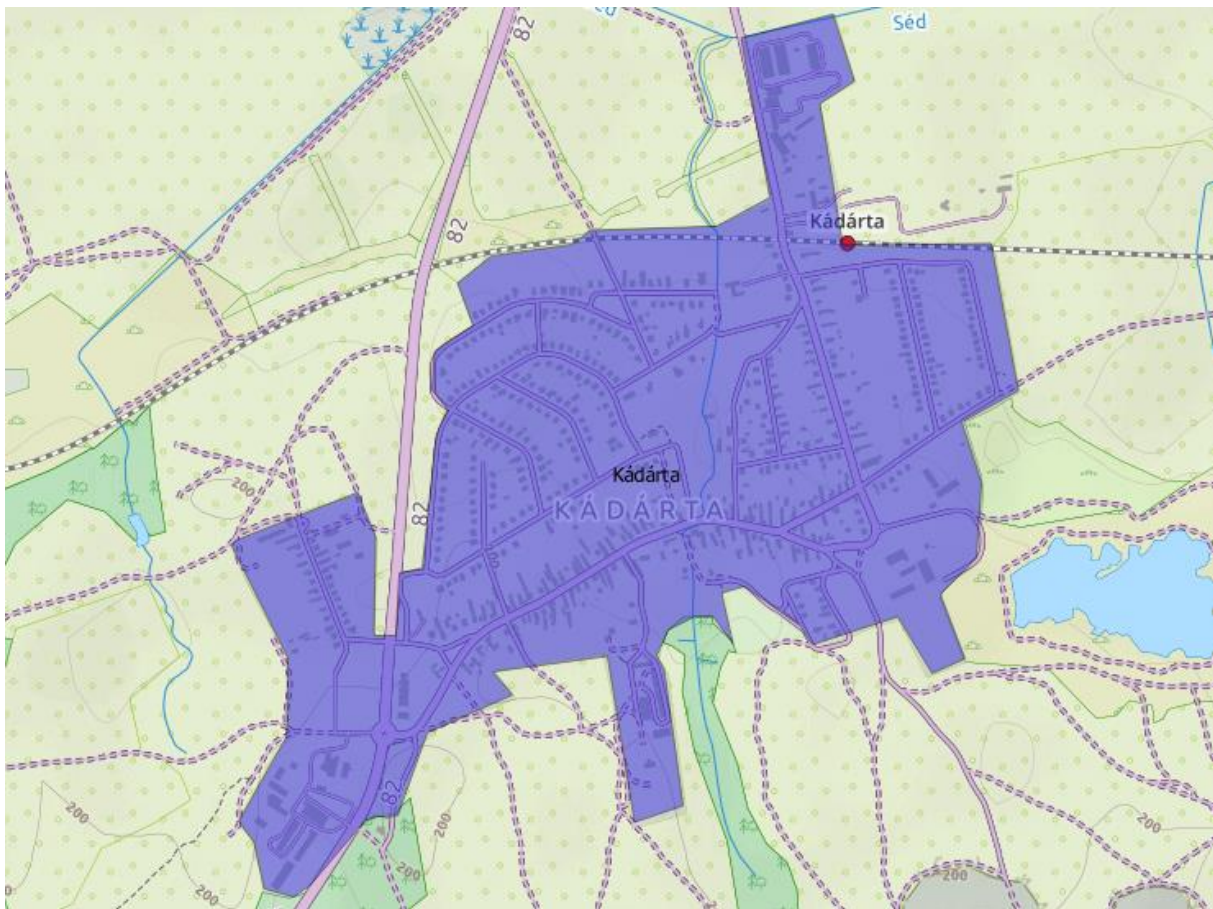
|  |         |  |  |   |
|--|---------|--|--|---|
| Szegefű u.                               | Nem     | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                 | széles forgalmi sáv  | 1,5 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 2,5 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | 0,5 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
| Malomkő u.                               | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Pázmándi u.                              | Nem     | 8,0 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                 | széles forgalmi sáv  | 2,0 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 2,5 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | 0,5 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
| Pázmándi u. (Kádár u. kiágazás)          | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Csermák lépcső                           | Részben | vegyes forgalom, zsákutca  | gyalogos-kerékpáros zóna, padkasüllyesztés a Komakút téren |   |
| Kádár u.                                 | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Kádár u. (Kiskőrösi-Dózsa Gy.)           | Részben | vegyes forgalom, zsákutca  | Dózsa György utca felé összekötés rámpával                 |   |
| Kőhíd u.                                 | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Endródi Sándor u. (Kiskőrösi u.-Szél u.) | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz                 | széles forgalmi sáv  | 2,0 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 2,0 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges  |
| Szél u.                                  | Nem     | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, rossz burkolat | széles forgalmi sáv  | 1,9 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 2,9 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | 0,9 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
| Szél u. (zsáku.)                         | Részben | rossz burkolat   | burkolat felújítás, Kígyó és Pöröly u. felé összekötés     |   |
| Vámosi u.                                | Nem     | 7,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, rossz burkolat | széles forgalmi sáv  | 2,2 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpársáv  | 3,2 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|  |         |  | kerékpáros nyom  | 1,2 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
| Fejesvölgy u. (É-D)                      | Igen    | vegyes forgalom  |  |   |
| Fejesvölgy u. (K-Ny)                     | Részben | vegyes forgalom egyirányban  | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele                   | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |

|                                  |         |  |  |   |
|----------------------------------|---------|--|--|---|
| Harmat u. (Szél-Dózsa Gy.)       | Nem     | 8,5 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | széles forgalmi sáv  | 1,8 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|                                  |         |  | kerékpársáv  | 1,8 m útszélesítés (jelentős kisajátítás)   |
|                                  |         |  | kerékpáros nyom  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges  |
| Templom u. (Dózsa Gy.-tól Ny-ra) | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Kőbánya u.                       | Részben | vegyes forgalom, rossz burkolat                    | burkolat felújítás   |   |
| Pöröly köz                       | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Kálistó u.                       | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele, Szél és Csákány utca felé összekötés | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Kálistó u. (zsáku.)              | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Csákány u.                       | Részben | vegyes forgalom, zsákutca                          | Kígyó és Szél utca felé összekötés   |   |
| Kupa u. (Szél-Óvoda)             | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Kupa u. (Óvoda-Dózsa Gy.)        | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele, Szél és Csákány utca felé összekötés | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Kígyó u.                         | Részben | vegyes forgalom egyirányban                        | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele                                       | parkolóhelyek rendezése, kevés a szemben irányú kerékpározást engedélyezhető egyirányú utca a környéken                     |
| Óvoda u.                         | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |   |
| Ács u.                           | Nem     | rossz burkolat, egyirányú útszakasz                | burkolat felújítás, ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele                   | baloldali parkolás tiltása, kevés a szemben irányú kerékpározást engedélyezhető egyirányú utca a környéken                  |
| Kert u.                          | Igen    | vegyes forgalom                                    |  |   |

4-22. táblázat: Jeruzsálemhegy városrész fejlesztési lehetőségei



## 4.3.16. Kádárta



4-25. ábra: Kádárta városrész lehatárolás

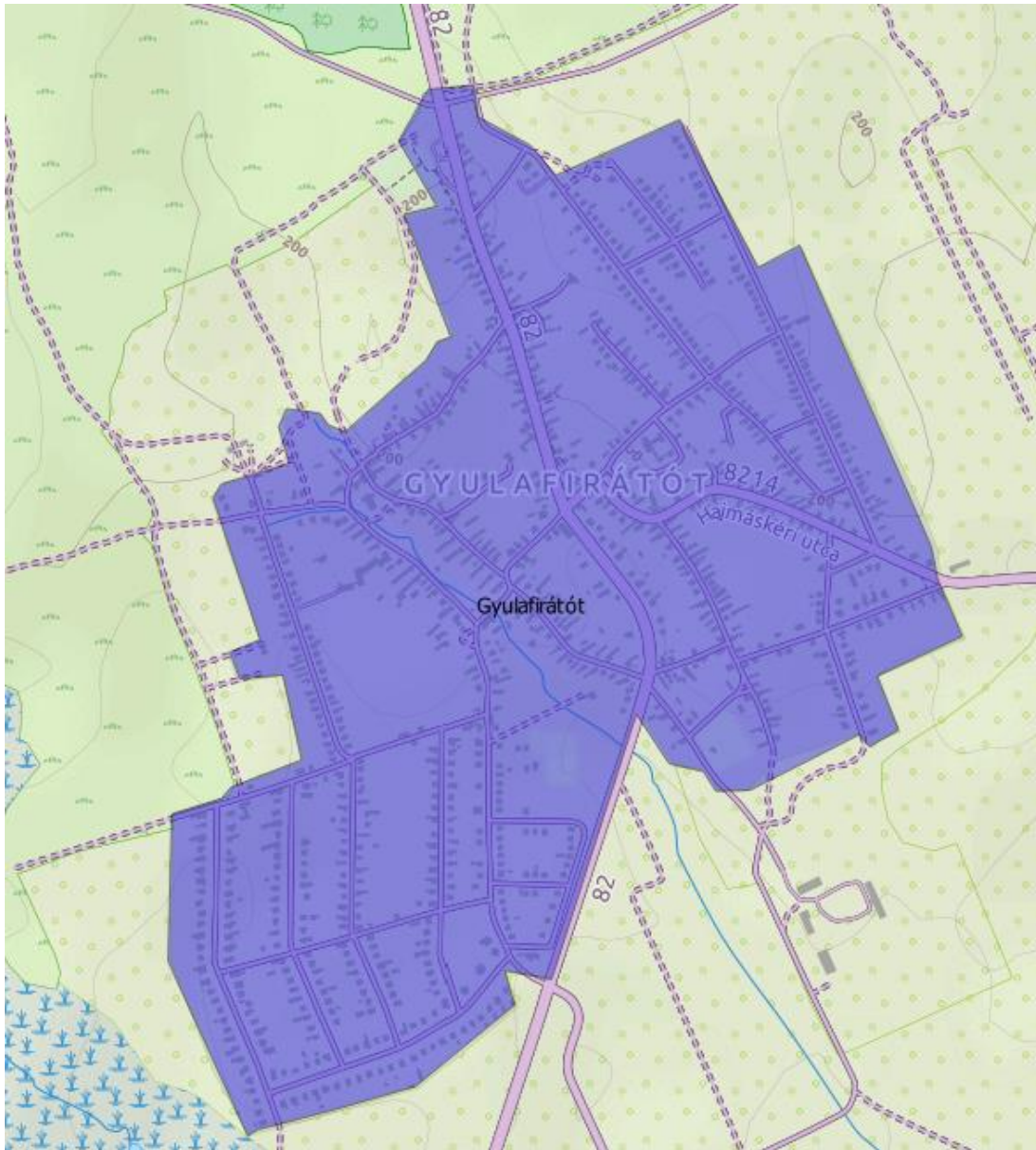
A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve | Kerékpáros barát? | Ok   | Beavatkozási lehetőségek  | Beavatkozások következményei  |
|-----------------|-------------------|--|---|---|
| Lánc köz        | Igen              | vegyes forgalom  |   |   |
| Lánc utca       | Igen              | vegyes forgalom  |   |   |
| Püspökréti utca | Igen              | vegyes forgalom  |   |   |
| Győri utca      | Nem               | 8,0 m (egyirányban 4,0 m) szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz | kis szakaszán elválasztott kerékpárút, széles forgalmi sáv, kerékpársáv, kerékpáros nyom (egyirányú szakaszán ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele) | komplex útfelújítás<br>(egyirányú szakaszon forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges) |

|                                     |         |  |   |   |
|-------------------------------------|---------|--|---|---|
| Malomkert utca                      | Igen    | vegyes forgalom  | kerékpáros nyom                                   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges  |
| Kenderföld utca                     | Igen    | vegyes forgalom  | kerékpáros nyom                                   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása szükséges  |
| Kenderföld utca (ÉD-i egyirányú)    | Részből | vegyes forgalom egyirányban  | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele          |   |
| Sáncközi utca                       | Részből | vegyes forgalom részben egyirányban                                | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele          | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Cseralja utca                       | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Egres utca                          | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Csimorka utca                       | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Öregrét utca                        | Igen    | vegyes forgalom  | kerékpáros nyom                                   | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges  |
| Feketeér utca                       | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Zsilip utca                         | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Tószeg utca                         | Részből | vegyes forgalom részben egyirányban                                | ellenirányú kerékpározás engedélyezhető           |   |
| Vasút utca                          | Nem     | 8,0 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz, rossz burkolat | széles forgalmi sáv, kerékpársáv, kerékpáros nyom | komplex útfelújítás   |
| Séd utca                            | Részből | vegyes forgalom egyirányban  | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele          | Rossz beláthatóság és kikerülési lehetőség hiánya miatt nem tehető mindkét irányban biztonságosan kerékpározhatóvá az utca. |
| Molnárhegyi utca                    | Részből | vegyes forgalom részben egyirányban                                | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele          |   |
| Hidegkút utca                       | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Kőalja utca                         | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Gelemér utca                        | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Buzogány utca                       | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Buzogány köz                        | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| Donát utca                          | Igen    | vegyes forgalom  |   |   |
| 82106 (Kádárta-Gyulafirátot között) | Nem     | nagy sebesség, rossz burkolat                                      | kerékpárút  | esetleges kisajátítás   |

4-23. táblázat: Kádárta városrész fejlesztési lehetőségei

#### 4.3.17. Gyulafirátót



4-26. ábra: Gyulafirátót városrész lehatárolás

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve  | Kerékpáros barát? | Ok              | Beavatkozási lehetőségek             | Beavatkozások következményei                         |
|------------------|-------------------|-----------------|--------------------------------------|--|
| Posta utca       | Igen              | vegyes forgalom | kerékpáros nyom                      | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Alsó-újsor       | Nem               | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca |  |
| Felső-újsor      | Igen              | vegyes forgalom |                                      |  |
| Eresztvényi utca | Igen              | vegyes forgalom |                                      |  |



|                          |         |   |  |  |
|--------------------------|---------|---|--|--|
| Füzesi út                | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Halastói út              | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Káposztáskert utca       | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Forrás utca              | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Torzsa utca              | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Faiskola utca            | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Pásztor utca             | Nem     | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca   |  |
| Vízi utca                | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Kálvária utca            | részben | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben | küszöb kétoldali visszabontása 0,5 m-rel                                       |  |
| Kolostor utca            | részben | vegyes forgalom, sebességcsökkentő küszöb teljes szélességben | küszöb kétoldali visszabontása 0,5 m-rel                                       |  |
| Kastély utca             | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Hajmáskéri út            | Igen    | vegyes forgalom   | kerékpáros nyom  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| 8214. sz. út (Öskü felé) | Nem     | nagy sebesség   | kerékpárút   | esetleges kisajátítás                                |
| Német utca               | Nem     | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca   |  |
| Kerti utca               | részben | vegyes forgalom egyirányban, rossz burkolat                   | ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele, középtávon felújításra ajánlott utca |  |
| Prépost utca             | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Hamuház utca             | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Kövesdombi utca          | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Alsóharaszt utca         | Nem     | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca   |  |
| Sóskaárok utca           | Nem     | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca   |  |
| Kisvölgyi utca           | Nem     | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca   |  |
| Kastélykert utca         | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Bosnyákárok utca         | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Haraszt utca             | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |
| Vadász utca              | Igen    | vegyes forgalom   |  |  |

4-24. táblázat: Gyulafirátót városrész fejlesztési lehetőségei

**4.3.18. Szabadságpuszta****4-27. ábra: Szabadságpuszta városrész lehatárolása**

A városrész lehatárolását a fenti ábra mutatja, míg a területhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve | Kerékpáros barát? | Ok              | Beavatkozási lehetőségek | Beavatkozások következményei                         |
|-----------------|-------------------|-----------------|--------------------------|--|
| Alsóerdő utca   | Igen              | vegyes forgalom | Kerékpáros nyom          | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Ciklámen utca   | Igen              | vegyes forgalom |                          |  |
| Berkenye utca   | Igen              | vegyes forgalom |                          |  |
| Kaszavölgy utca | Igen              | vegyes forgalom |                          |  |
| Erdősáv utca    | Igen              | vegyes forgalom |                          |  |
| Áfonya utca     | Igen              | vegyes forgalom |                          |  |

**4-25. táblázat: Szabadságpuszta városrész fejlesztési lehetőségei**

**4.3.19. Egyéb területek**

A városrészhez tartozó útszakaszok kerékpáros fejlesztési igényeit és lehetőségeit a következő táblázat tartalmazza.

| Közterület neve                               | Kerékpáros barát? | Ok  | Beavatkozási lehetőségek             | Beavatkozások következményei                         |
|---|-------------------|---|--------------------------------------|--|
| Szent István völgyhíd                         | Nem               | 8,5-9,0 m szélesség szükséges a széles forgalmi sávhoz  | kerékpársáv vagy széles forgalmi sáv | 1,0 m hídszélesítése                                 |
| 8. sz. főút (körgyűrűn kívül)                 | Nem               | kerékpárral behajtani tilos   | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| 72. sz. főút                                  | Nem               | nagy sebesség   | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| 82. sz. főút (körgyűrű)                       | Nem               | nagy sebesség   | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| 82. sz. főút (Kádárta felé)                   | Igen              | elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, nagy sebesség, nagy forgalom                               |                                      |  |
| 82. sz. főút (Kádárta és Gyulafirátót között) | Nem               | nagy sebesség   | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| 82. sz. főút (Gyulafirátót)                   | Igen              | széles forgalmi sáv   |                                      |  |
| 82. sz. főút (Gyulafirátóttól északra)        | Nem               | nagy sebesség   | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| Északkeleti útgyűrű                           | Nem               | nagy sebesség (szervizút egy szakaszon megtalálható, de a megközelítése a Kádártai út felől nehézkes) | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| Északkeleti útgyűrű szervizút                 | Igen              | vegyes forgalom   |                                      |  |
| Házgyári út                                   | Nem               | rövid szakaszon van csak kerékpárút, nagy sebesség, nagy forgalom, hálózati csatlakozás hiányzik      | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút    | esetleges kisajátítás                                |
| Jutasi út (vasútállomás)                      | Igen              | vegyes forgalom   | kerékpáros nyom                      | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges |
| Csemete utca                                  | Igen              | vegyes forgalom   |                                      |  |
| Kisréti utca                                  | Igen              | vegyes forgalom   |                                      |  |
| Major utca                                    | Nem               | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca |  |
| Veres Péter utca                              | Nem               | rossz burkolat  | középtávon felújításra ajánlott utca |  |



|   |         |                                       |  |   |
|---|---------|---------------------------------------|--|---|
| Kocsis utca                               | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Gázfogadó út                              | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Nagycsarnok utca                          | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Betongyár utca                            | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Acél utca                                 | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Csererdei utca                            | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Kenderike utca                            | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Gébics köz                                | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Szajkó utca                               | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Szalonka utca                             | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Bedevölgyi utca                           | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Csatárhegyi bekötőút                      | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Csatárhegy egyéb útjai                    | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| 8. sz. főút (körgyűrű)                    | Nem     | nagy sebesség                         | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút                                | esetleges kisajátítás   |
| 77. sz. főút                              | Részből | kerékpárút, átvezetés nem biztonságos | átvezetés átalakítása (beláthatóság, elsőbbség)                  | forgalomtechnikai megoldások alkalmazása a szükséges                |
| 73. sz. főút (8.- Szabadságpuszta között) | Nem     | nagy sebesség                         | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút<br>párhuzamos mezőgazdasági út | esetleges kisajátítás<br>mezőgazdasági útépités, csomópont átépítés |
| 73. sz. főút (Szabadságpuszta atól délre) | Nem     | nagy sebesség                         | kerékpárút, gyalog- és kerékpárút                                | esetleges kisajátítás   |
| 7217. sz. út (B.almádi felé)              | Igen    | kerékpárút                            |  |   |
| 7219. sz. út (Felsőörs felé)              | Nem     | nagy sebesség                         | párhuzamos mezőgazdasági út                                      |   |
| Bottrop utca                              | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Tartu utca                                | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Sepsziszentgyörgy utca                    | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Síp utca                                  | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Tumpler Henrik utca                       | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |
| Gladsaxe utca                             | Igen    | vegyes forgalom                       |  |   |

4-26. táblázat: Egyéb területek fejlesztési lehetőségei

#### 4.4. Kerékpáros adatgyűjtés

Az adatgyűjtésnek két eltérő formája a központi statisztikai adatok beszerzése, valamint a helyi adatok összegyűjtése.

A központi statisztikai adatok alkalmazása, felhasználása a településszintű vagy a térségi kerékpáros közlekedés kapcsán eléggé korlátozott. Az adatok többségében területileg nem a kellően részletezett, csak kötött időközönként gyűjtött, illetve bizonyos beszerzési költséggel terhelt. Ajánlott mégis a használatuk, mivel általuk átfogó, könnyen összehasonlítható és időben kiterjedt információk szerezhetőek meg. Az adatok forrása az alábbiak lehetnek:

- Központi Statisztikai Hivatal: közlekedési szokások, baleseti adatok;
- Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs rendszer: infrastruktúra adatok, közlekedési szokások;
- rendőrség: részletes baleseti adatok;
- egyéb kerékpáros statisztikai adatokat gyűjtő szervezet.

A helyi (települési, térségi) adatok lehetnek minőséget jellemző (kvalitatív), illetve mennyiséget jellemző (kvantitatív) információk. A különféle kvalitatív jellemzők (meglévő kerékpáros infrastruktúrákkal és szolgáltatásokkal való elégedettség) mérésére, gyűjtésére alkalmas a különféle elektronikus vagy nyomtatott kérdőívek, közvélemény kutatások használata. A kvantitatív jellemzők mérése az alábbiak során lehetséges:

- kerékpáros forgalom kézi számlálása;
- kerékpáros forgalom automata számlálása;
- kerékpártárolók kihasználtságának mérése.

A forgalom nagysága, amely a közlekedési eszköztől függetlenül adja meg az utazások teljes számát, az egyik legfontosabb indikátor a közlekedés folyamatairól. Értéke és annak minél pontosabb ismerete kulcsfontosságú az utak, kerékpáros útvonalak, gyalogos infrastruktúraelemek tervezésekor. A kézi forgalomszámlálások viszonylag könnyen végezhetőek, általában meghatározott keresztmetszetekben vagy csomópontokban csúcsidőkből vagy egész nap során végzik egy átlagos munkanapon vagy hétvégén. Az automata számlálás jellemzően a már előre telepített járműérzékelők által lehetséges, melyek közül az infravörös, a radaros és a videós eszköz képes hatékonyan hosszabb távon a kerékpáros forgalom számlálására. Az alacsonyabb telepítési költség és egyszerűbb fenntartás miatt a radaros kerékpáros (és esetleg gyalogos) érzékelő javasolható, mely akár napelemmel és 3G kapcsolattal ellátva viszonylag szabadon telepíthető. Egyre fejlődő technológia a videós járműérzékelő, melynek bár jelenleg magas a telepítési költsége, de komplex beruházás (pl. közbiztonságot növelő kamerarendszer telepítése) részeként is felszerelhető. Mindkét típus képes a kerékpáros észlelésén túl, annak irányát és sebességét is érzékelni.

## 5. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

### 5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A kerékpáros fejlesztési stratégiák alapvető célja a város kerékpárosbaráttá tétele, egy olyan belső hálózat létrehozása, amely a kerékpáros közlekedés széleskörű elterjedését eredményezi.

Fontos feladatként fogalmazható meg:

- az akadályok felszámolása,
- a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése,
- az egyirányú utcák megnyitása, első körben ott, ahol hálózatilag mindenképpen indokolt,
- a főbb forgalomvonzó létesítmények kerékpáros megközelítésének biztosítása (vasút és autóbusz pályaudvar, közintézmények stb.),
- az útburkolati hibák javítása,
- a hiányzó táblázások pótlása,
- az információs rendszer kiépítése (turista forgalom),
- kerékpárparkolás feltételeinek megteremtése a fő forgalomvonzó létesítményeknél, B+R parkolók létesítése.

A legsürgetőbb kritikus problémákat kell rövidtávon megszüntetni, középtávon a folytonossági hiányok felszámolása, hálózat megteremtése a cél. Míg hosszútávon a kényelmi beavatkozások és a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésének biztosítása a célkitűzés. A kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése során a meglévő közlekedési hálózathoz kell kiindulni, és azt kell kerékpáros baráttá tenni.

A kerékpáros fejlesztések eszközrendszerét intézkedési csomagokba rendezve mutatjuk be, amelyen belül elkülönülnek a feltétlen szükséges és az ajánlott, ütemezhető beavatkozások. A fejlesztések egyik fő csoportja a kiválasztott városrész kerékpárosbaráttá alakítását szolgálja. E beavatkozás következtében a városrész összes utcája első ütemben kerékpárosbaráttá válik, de további kényelmi, forgalombiztonsági intézkedéseket javaslunk ütemezetten. A fejlesztések másik fő csoportja a város központi belterületén túlnyúló, a külső városrészeket, illetve más településeket bekötő kerékpáros kapcsolatok kiépítése, korszerűsítése. További intézkedések megvalósítását fogalmazza meg a dokumentum, melyek közül a Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer témakörét az 5.2 fejezetben, míg a kísérő intézkedések témakörét az 5.5 fejezetben kerül bemutatásra.



### **5.1.1. Kerékpárosbarát városrészek fejlesztései**

#### **5.1.1.1. Iparváros-Nyugat**

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható az alábbi beavatkozások véghezvitelével:

##### ***Pápai út menti kerékpárút (T1) <1,25 km>:***

A végső állásfoglalás a kétoldali irányhelyes megemelt kerékpársáv („C” hálózati szereppel) kialakítása mellett történt. Így a 7,00 m széles útpálya mellett kétoldali 1,25-1,25 m széles megemelt kerékpársáv szerepel „K” szegéllyel elválasztva. A kerékpársáv mellett kétoldali zöldsáv és egy oldali 1,50 m széles járda tervezett.

Az eddig taglalt keresztmetszeti kialakítás a Párna utca és a Táncsics utca közti szakaszra (T1a) vonatkozik, a Párna utcától a Henger utcáig (T1b) egy oldali, 3,75 m széles, elválasztott rendszerű közös gyalog- és kerékpárút szerepel. E kialakítás szükséges egyrészt a Henger utcai kerékpárúthoz való kedvező csatlakozás miatt, másrészt azért, hogy a Pápai út kerékpáros lekeresztése a buszmegállóhoz kapcsolódó gyalogátkelőhellyel közösen legyen megoldott.

##### ***Henger utcai kerékpárút (T2) <0,86 km>:***

A Henger utca a Pápai utat köti össze a Házgyári úttal, középső részen, egy rövid szakaszon az út még nem épült ki. Az utca teljes kiépítésére engedélyezési terv jelenleg készül, mely szerint az út keleti, város felőli oldalán, elválasztott rendszerű, közös gyalog- és kerékpárút létesül 3,75 m szélességgel. A kialakítás oka, hogy Pápai út Henger utca környékén (helyszínrajzi adottságok miatt) közös gyalog- és kerékpárút lett tervezésre, valamint a Házgyári úton jelenleg is közös gyalog- és kerékpárút van. E két kerékpáros létesítmény összekötése a hálózat egységessége érdekében érdemes hasonló kialakítással megoldani. További indok, hogy e tervezett útszakaszt – mely lakott területen kívül található – erős keresztmetszeti kötöttségek jellemzik, ahol jelentős a személy-, a tehergépkocsi, valamint az autóbusz forgalom és parkolási szükséglet.

#### **5.1.1.2. Dózsaváros-Temetőhegy**

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható az alábbi beavatkozások véghezvitelével:

##### ***Belső útgyűrű, Pápai út-Jutasi út között tervezett szakaszhoz kapcsolódó kerékpárút (T3a)<1,45 km>:***

A Pápai út – Jutasi út közötti szakaszon egy belső útgyűrű tervezett, az Avar utcával párhuzamosan, a társasházi ingatlanok hátsó kertje mögött. Az útra tanulmányterv készült, mely szerint az új út mellett, annak déli, város felőli oldalán, önálló kétirányú kerékpárút építése tervezett 3,00 m szélességgel, mellette 1,50 m széles járda kialakításával. A kerékpárút a Pápai útnál tervezett körforgalomtól indul, a Kistó utcánál és a Tüzér utcánál tervezett körforgalmakon átvezetve éri el a Jutasi úti útcsatlakozást.

Jelenleg folyamatban van a Belső gyűrű Pápai út és Tüzér utca közti szakaszára (T3a) útépitési engedélyezési terv készítése. A készülő tervben a kerékpáros útvonal kialakítása irányhelyes vezetéssel, megemelt kerékpársávként szerepel, az útburkolat két oldalán, attól „K” szegéllyel elválasztva. A megemelt kerékpársáv hálózati szerepe „C”, szélessége 1,25 m. E létesítménytípus

kiválasztásának indoka a széleskörűen támogatott irányhelyes kialakítás, a kapcsolódó hálózati elemekkel való kapcsolódás, illetve a várhatóan magasabb gépjárműforgalom volt.

**Pápai út menti kerékpárút (T1) <1,25 km>:** Az Iparváros-Nyugat városrész fejlesztéseinél került bemutatásra.

#### **További kerékpáros fejlesztések:**

A fenti beavatkozás után már kerékpárosbaráttá válik a városrész, de további fejlesztések javasolhatóak, amely megvalósítása ütemezetten történhet. A magasabb fokú kerékpárosbarát színvonal elérése és a közlekedésbiztonság növelése érdekében további fejlesztésként javasoljuk forgalomcsillapított övezet (Tempo 30) kijelölését, amely a közúti jelzőtáblák kihelyezésén túl forgalomcsillapító küszöbök kiépítését jelenti. Javasoljuk továbbá az önmagukat magyarázó utak elvét követve további fizikai és optikai sebességcsökkentő elemek alkalmazását (pl. sávelhúzás, parkolóhelyek oldalváltása, kerékpárosok számára átjárható zsákutcák), de ezen fejlesztések költségeivel nem számol a KHT. Ilyen övezetnek javasoljuk a Martinovics tér környékét, amely az alábbi utcákat tartalmazza:

- Cseri utca;
- Martinovics Ignác utca;
- Martinovics Ignác tér;
- Szérűskert utca;
- Bercsényi Miklós utca;
- Temetőhegy utca;
- Esze Tamás utca;
- Erkel Ferenc utca;
- Kölcsey Ferenc utca;
- Vértanú utca,
- Kisteleki utca;
- Nagymező utca,
- Avar utca (Szent István u.-Juhar u. között).

Ajánlott forgalomcsillapított övezet továbbá a Nagytó utca környéke, amely alábbi utcákat tartalmazza:

- Nagytó utca;
- Avar utca (Szent István u.-tól keletre);
- Kengyel utca;
- Jázmin utca;
- Szilvádi utca (Csalogány u.tól északra);
- Céhház utca (Csalogány u.tól északra);
- Bakony utca (Csalogány u.tól északra).

Az ellenirányú kerékpározás engedélyezése az egyirányú Papod utcában, mely kapcsán az útirány szerinti baloldalon megtiltásra kerül a parkolás. Az egyoldali parkolás is ki tudja szolgálni az utcában meglévő és a jövőben várható parkolási igényeket.

### 5.1.1.3. Dózsaváros-Pajtakert

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható az alábbi beavatkozások véghezvitelével:

#### **Táncsics Mihály utca (T4) <0,60 km>:**

A Táncsics Mihály utca Dózsavárosi lakóterület egyik feltáróútja, mely a Pápai utat köti össze a Szent István utcával. Az utca keleti végén található a Dózsaváros központja általános iskolával, élelmiszer bolttal, gyógyszertárral, postával. A Táncsics Mihály utca burkolata 7,20-7,40 m széles, és mivel a beépítés nem teszi lehetővé az önálló kerékpárút kialakítását, ezért az útburkolaton, kerékpáros nyom felfestésével jelölendő ki a kerékpáros útvonal.

#### **Aranyoskút utca, Árpád u. - Pajta u. egyirányú utcapár (T5) <1,51 km>:**

A Pápai úti iparterület, valamint a Dózsavárosi lakóterület kerékpáros forgalmának összekapcsolása a városközponttal és a Séd-völgyével az Aranyoskút utcán keresztül az Árpád utca - Pajta utca egyirányú utcapáron biztosítható kerékpáros nyom felfestésével. A lefelé haladó irány az Árpád utcán, a felfelé haladó irány a Pajta utcán jelölendő ki irányhelyesen, az útburkolatra felfestett kerékpáros nyomokkal.

#### **További kerékpáros fejlesztések:**

A fenti beavatkozások következtében már kerékpárosbarátá válik a városrész, de további fejlesztések javasolhatóak, amelyek megvalósítása ütemezetten történhet. A magasabb fokú kerékpárosbarát színvonal elérése és a közlekedésbiztonság növelése érdekében további fejlesztésként javasoljuk forgalomcsillapított övezet (Tempo 30) kijelölését, amely a közúti jelzőtáblák kihelyezésén túl forgalomtechnikai tükrök kihelyezését jelenti. Javasoljuk továbbá az önmagukat magyarázó utak elvét követve további fizikai és optikai sebességcsökkentő elemek alkalmazását (pl. sávelhúzás, parkolóhelyek oldalváltása, kerékpárosok számára átjárható zsákutcák), de ezen fejlesztések költségeivel nem számol a KHT. Ilyen övezetnek javasoljuk az Áchim András tér környékét, amely az alábbi utcákat tartalmazza:

- Áchim András tér;
- Kiss János utca;
- László utca;
- Kálmán utca;
- Mátyás utca;
- Béla utca;
- Előd utca;
- Hajnal utca;
- Gelencsér utca;
- Eke utca;
- Huszár utca;
- Sigrái Jakab utca.

További ajánlott fejlesztés az ellenirányú kerékpározás engedélyezése a Remete, Balassi Bálint és Eszterházy Antal egyirányú utcákban. A Remete utca forgalom- és parkolás szabályozása jelenleg rendezetlen, ennek rendezése szükséges a megfelelő jelzőtáblák kihelyezésével, és a – forgalmat



zavaró – parkolás tiltásával. A Balassi Bálint és Eszterházy Antal utcákban a parkolási rend átalakítása nélkül megoldható a beavatkozás.

#### 5.1.1.4. Jutasi úti lakótelep

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható az alábbi beavatkozások véghezvitelével:

##### **Jutasi úti kerékpárút (T6) <3,04 km>:**

A legsürgetőbb feladat a Jutasi út menti kerékpárút kiépítése. Szerepe kulcsfontosságú, mivel ennek a kerékpáros létesítménynek a feladata lesz majd kapcsolatot teremteni a vasút és a városközpont között, továbbá az egyik legnépesebb városrész (Jutasi úti lakótelep) bekötése a kerékpáros hálózatba. A nyomvonal szerepel a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájában, valamint a 2014-2020-as időszakra szóló Integrált Területi Programjában is.

A tervezett kerékpárút teljes hossza több mint 3 km, ebből 640 m hosszú szakasz megvalósítása az intermodális csomópont keretében várható. E fejlesztésnek két fontos beavatkozási területe volt, a vasútállomás és a jelenlegi autóbusz-állomás. A vasútállomás és a Jutasi út – Házgyári út csomópont között elválasztott gyalog- és kerékpárút került megtervezésre, de a szűkös keresztmetszeti adottságok végett a – 2,00 m széles – kerékpárút került a közterület szélére és a – 2,50 m széles – gyalogjárda és berendezési sáv került az út mellé. A jelenlegi autóbusz állomás környékén a távlati bútorgyári fejlesztéstől és a jelenlegi Kossuth Lajos u.-i külön szintű gyalogos kapcsolat felől a Kopácsi út – Jutasi út csomópontig (T6a) elválasztott gyalog- és kerékpárút lett megtervezve a hagyományos keresztmetszeti kiosztásban (gépjármű-kerékpár-gyalogos) 4,50 m szélességben.

Jelenleg folyamatban van a Jutasi úti kerékpáros útvonal (a belváros és a vasútállomás közötti szakaszának) engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése, mely középtávon TOP forrásból valósul meg. E fejlesztés kapcsán a 4.3.6. fejezetben bemutatásra került az útvonal változatelemzése, melynek során az északi szakaszon (T6c, T6d) irányhelyes normál kerékpársávok, míg a déli szakaszon (T6b) egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút kialakítása lett kiválasztva. A beavatkozás része az északi részen szakaszos kismértékű útszélesítés, a déli részen 3,75 m széles „K” szegéllyel elválasztott gyalog- és kerékpárút. A kerékpáros nyomvonal belső szakasza (T6a) mivel komplexen érinti az autóbusz állomás területét, ezért csak az intermodális csomópont megvalósulása esetén tervezett fejlesztés.

##### **Belső útgyűrű, Tüzér u.-Jutasi út között tervezett szakaszhoz kapcsolódó kerékpárút (T3b) <0,85 km>:**

A Tüzér utca – Jutasi út közötti szakasz (T3b) megvalósítása középtávon várható. A korábban részletesen bemutatott okok miatt e szakaszon is az irányhelyes megemelt kerékpársáv létesítését javasoljuk.

##### **Kopácsi u. (T7) <0,50 km>:**

Veszprém északi iparterület és Dózsaváros és a Séd völgye összekötése a városközponttal, valamint a kerékpárhálózat többi elemével kiemelten fontos feladat a hálózatosodás előmozdítása végett. Sajnálatos módon a városközpont magassági viszonyai és rosszul belátható utcái nem teszik lehetővé a teljes értékű kerékpáros kapcsolat kialakítását. A Kopácsi utcán – bár esésviszonyai szintén kedvezőtlenek – a beláthatósági és kikerülési lehetőségek miatt mégis javasoljuk a kerékpáros

nyomvonal kijelölését. Az útburkolaton kerékpáros nyom felfestésével javasoljuk az útvonal kijelölését, melyet az utca burkolatszélessége (7,00-7,40 m) lehetővé is tesz.

**További kerékpáros fejlesztések:**

A fenti beavatkozások következtében már kerékpárosbarátá válik a városrész, de további fejlesztések javasolhatóak, amelyek megvalósítása ütemezetten történhet. Ilyen fejlesztés az ellenirányú kerékpározás engedélyezése a Halle utca egyirányú szakaszaiban. A parkolási rend átalakítása nélkül megoldható a beavatkozás szinte teljes hosszban. Kivételesen egy rövid szűkület, ahol a kétoldali párhuzamos parkolás balesetveszélyes szituációkat okozhat. E részen viszont az útirány szerinti baloldali parkolás merőleges parkolóvá alakul a kerékpáros fejlesztéstől függetlenül, rövidtávon, ezáltal megoldódik a probléma.

5.1.1.5. Bakonyalja

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható az alábbi beavatkozás véghezvitelével:

**Jutasi úti kerékpárút Aulich L. u. és vasútállomás közötti szakasza (T6d) <0,40 km>:** A Jutasi úti lakótelep városrész fejlesztéseinek kerület bemutatására.

**További kerékpáros fejlesztések:**

Javasoljuk továbbá forgalomcsillapított övezet (Tempo 30) kiterjesztését a Török Ignác utca területére, amely a közúti jelzőtáblák áthelyezésén túl forgalomcsillapító küszöb kiépítését jelenti. Javasoljuk továbbá az önmagukat magyarázó utak elvét követve további fizikai és optikai sebességcsökkentő elemek alkalmazását (pl. sávelhúzás, parkolóhelyek oldalváltása, kerékpárosok számára átjárható zsákutcák), de ezen fejlesztések költségeivel nem számol a KHT.

5.1.1.6. Újtelep-Kelet

A városrész jelentős beavatkozás nélkül kerékpárosbaráttá nyilvánítható, de a meglévő kerékpáros infrastruktúra további fejlesztése által a kerékpáros közlekedés még komfortosabbá, kedvezőbbé tehető.

**Kádártai kp.út, Hold utca - 82. sz. főút között (T8) <0,60 km>:**

A Kádártai út (Hold utca és elkerülő út közötti szakasza) meglévő kedvezőtlen kerékpáros kialakítás átalakításaként javasolható a kerékpáros nyom. A gépjárműforgalom nagysága és a keresztmetszeti méretek lehetővé teszik a nyom felfestését. E beavatkozás legalizálja a jelenlegi kerékpáros gyakorlatot, vagyis azt, hogy sok kerékpáros nem az elválasztás nélküli, kedvezőtlen kialakítású gyalog-kerékpárutat használja. Kapcsolódik továbbá ahhoz a célkitűzéshez, hogy a kerékpárosok a közúti forgalommal közös felületen, irányhelyesen közlekedjenek, de meghagyja a lehetőséget a meglévő egyirányú létesítmény használatára.

**További kerékpáros fejlesztések:**

Az előbbi beavatkozás része lehet, de külön is megvalósulhat a meglévő mellérendelt Alkotás utca keresztezésének fejlesztése, ezáltal a szabványos forgalomtechnikai kialakítás megvalósítása (lásd 4-9. ábra).

**5.1.1.7. Újtelep-Nyugat**

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható, amennyiben a Petőfi S. u. komplex fejlesztése megvalósul, és annak kapcsán az útszakaszon a kerékpárosok biztonságos és kényelmes közlekedése megoldottá válik (T9).

A fenti beavatkozások következtében már kerékpárosbarátá válik a városrész, de további fejlesztések javasolhatóak, amelyek megvalósítása ütemezetten történhet. Ilyen fejlesztés az ellenirányú kerékpározás engedélyezése a Szófia és Széchenyi I. egyirányú utcákban.

**5.1.1.8. Cholnokváros**

A városrész kerékpárosbaráttá nyilvánítható az alábbi beavatkozás véghezvitelével:

**Ady Endre u. (T10) <1,10 km>:**

A Cholnokváros városrész a Belvárossal való összekötése kiemelten fontos a kerékpáros infrastruktúra hálózatosodása érdekében. A városszerkezeti adottságok miatt a legkedvezőbb útvonal e célra az Ady Endre utca, ahova – mint azt a fejlesztési lehetőségek vizsgálatokor bemutatásra került – a kerékpáros nyom kialakítása az ajánlott létesítménytípus.

**Lóczy Lajos u. (T11) <1,65 km>:**

Veszprém kerékpáros koncepciójában is szerepelt hosszútávú fejlesztési elképzelésként az útvonal. A városrész kerékpározhatóságának elősegítése céljából viszont már középtávon érdemes megvalósítani e beruházást. A fejlesztési lehetőségek vizsgálatokor bemutatásra került, hogy a kerékpáros nyom felfestése a legköltséghatékonyabb kialakítás, mivel arányaiban kis kerékpáros előnnyel és jelentős egyéb ágazati hátránnyal járna a többi alternatíva.

**További kerékpáros fejlesztések:**

A fenti beavatkozások következtében már kerékpárosbarátá válik a városrész, de további fejlesztések javasolhatóak, amelyek megvalósítása ütemezetten történhet. Ilyen fejlesztés az ellenirányú kerékpározás engedélyezése a Kodály Zoltán utca egyirányú szakaszán.

Ajánlott továbbá a meglévő kerékpáros infrastruktúra forgalombiztonsági és forgalomtechnikai fejlesztése. E városrészben a Simon István és Cholnok Jenő utcák mellett vezetett kerékpárút kialakítása problémás több szakaszon, ahol alábbi beavatkozásokat javasoljuk:

- A mellérendelt utcák (Rózsa utca, Ady Endre utca, Csillag utca, kapubehajtók) keresztezésének fejlesztése, ezáltal a szabványos forgalomtechnikai kialakítás megvalósítása (lásd 4-9. ábra).



- Az elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút átalakítása elválasztott gyalog- és kerékpárúttá forgalomtechnikai beavatkozásokkal, ahol ez hatékonyan megoldható.
- Nagy gyalogos forgalommal terhelt szakaszokon (pl. Penny áruház környéke) sebességcsökkentő küszöbök telepítése a kerékpárosok számára.
- A mára leromlott állapotú szakaszok felújítása (pl. Budapest úti keresztezés környéke).

### **5.1.2. Más településeket, vagy lakott területen kívüli lakott településrészeket összekötő kerékpáros fejlesztések**

Veszprém MJV térségi kerékpárhálózati kapcsolatai az országos átlaghoz képest kiépítettnek nevezhető. A város központi belterületéből kiinduló hat fő közlekedési irány közül ötnek megépült a belterület határáig a kerékpáros nyomvonala, kettő pedig már a városhatáron túlnyúlik, további településeket, térségeket is összeköt. Kiemelt cél a térségi kapcsolatok erősítése, valamint a különböző lokális erősségek és helyi adottságok együttműködésének, pozitív egymásra hatásának megteremtése, amely kedvező hatást tud kifejteni a turisztika és a munkába járás elősegítése által a gazdaságra, valamint a fenntartható és egészségtudatos közlekedési mód használatának elterjedésére. E kerékpáros útvonalak további kiépítésén túl feladat még a meglévő infrastruktúra korszerűsítése, forgalomtechnikai felülvizsgálása a legújabb tervezési szempontok szerint.

#### 5.1.2.1. Kádártai – Gyulafirátóti kerékpáros útvonal

Mint korábban bemutattuk a Kádártai kerékpárút része a 8A országos kerékpárhálózati elemnek, ennél fogva kiemelten kezelendő a kerékpáros fejlesztések sorában. A Kádártai kerékpárút belső szakasza jelenleg a Balaton Plaza mögött a Nap utcában véget ér. A kerékpárút tovább vezetése, a kapcsolat biztosítása a Jutasi úton megvalósuló kerékpárúttal és a Kossuth Lajos utcai sétáló utcával elengedhetetlen. A településfejlesztési elképzelések között szereplő volt bútorgyár területének lakó- és irodafejlesztése. E beruházás kapcsán a terület súlyvonalában (a Budapest úttól távolabb) szükséges kialakítani a Kádártai kerékpárút városközponti bekötését (T12).

A volt bútorgyár fejlesztés megvalósulásáig, középtávon a Nap utca kerékpáros létesítmény folytatása lenne a Nap utca – Arany János utca – Széchenyi I. utca – Szófia utca útvonal. Ezen utcák gépjárműforgalma, -összetétele, útszélessége, és burkolata lehetővé teszi a kerékpárnyom kijelölését (a Szófia u. – Széchenyi I. u. esetén irányhelyesen). Amennyiben megvalósul az Újtelep-Nyugat városrész kerékpárosbaráttá való fejlesztése és az ajánlott egyirányú utcák ellenirányú kerékpározhatóságának biztosítása, akkor e kerékpáros nyomvonalat csak a Nap utca – Arany János utca útvonalon kell kialakítani.

A meglévő kerékpárút Hold utca - 82. sz. főút közötti szakaszának (T8) problémáit és a javasolt beavatkozásokat az Újtelep-Kelet városrész kerékpárosbarát fejlesztéseinek bemutatására kerültek, melyek megvalósítása a városrész kerékpárosbaráttá alakításától függetlenül megvalósítható.

Jelenlegi (elválasztás nélküli gyalog- és) kerékpárút Kádárta városrész külterületén ér véget a 82. sz. főút – 82106. sz. összekötőút csomópontjában, de hosszútávú célkitűzés a városhatárig tartó meghosszabbítása (T13). A meglévő szakaszhoz kapcsolódva a Győri utcát a körforgalomnál lekeresztelve, az út északi oldalára terveztünk egy 3,00 m széles közös gyalog-kerékpárutat (T13a) a

2823 helyrajzi számú telekig. E problémás szakasz hossza 160 m, melyen a közterület szélessége, a kiszabályozás hiánya, valamint a meglévő infrastruktúra jelentős keresztmetszeti beszűkülést okoz. Az utca déli oldalán nincs elegendő hely a kerékpárútnak, az északi oldalon is csak egy rövid támfal építésével, útpadka rendezésével. A szakasz rövidege miatt nem javasolt a csatlakozó létesítménytől eltérő irányhelyes kerékpáros útvonal kijelölése. További probléma a beszűkült keresztmetszet és a viszonylag magasabb gépjárműforgalom (nagyobb, mint 2000 ÁNF).

Kádárta lakott területén a 2823 helyrajzi számú telektől a Malomkert u. keleti végig (T13b) a meglévő murvás földút kerékpározásra kijelölt útnak jelölendő ki az úthibák kijavításával, a pálya rendezésével.

A Malomkert utca, Kenderföld utca, Öregrét utca kis gépjárműforgalma, megfelelő útburkolata és útszélessége miatt kerékpáros forgalom biztonságos és komfortos elvezetésére alkalmas (kiváltképp a Győri utca helyett). E szakaszon (T13c) kerékpárnyom kijelölését terveztük 730 m hosszón.

Az Ördögrét utca a Séd patak partján ér véget, e patakot keresztezi le és Séd utcáig tart jelenleg egy gyalogjárda önkormányzati területen. A meglévő patak feletti lekeresztezés szűkültként megtartva a gyalogjárdát 3,75 m széles gyalog- és kerékpárúttá való átépítését terveztük (T13d).

A Séd utca, majd Vasút utca nyugati oldalán, 2,00 m széles önálló kerékpárút építése javasolt (T13e), ami csak az árok lefedésével valósítható meg. A vasúti keresztezés után egy rövid, 50 m –es szakaszon, a Vasút u. 35. számú ingatlannál (Hrsz: 2619) szűkület van, ahol a telekhatár és az út között 3,50 m széles terület van. A másik oldalon több hely állna rendelkezésre, de akkor kétszeri oldalváltásra lenne szükség, ami kedvezőtlen. A vasútvonal keresztezése után az út külterületi jellegű, a gyalogos forgalom nem jellemző, innen tovább szintén 2,00 m széles önálló kerékpárút kialakítása javasolt.

A 82. sz. főutat elérve, Gyulafirátót területén a 83105. sz. összekötő úton (Posta utca) és a 8214. sz. összekötő úton (Hajmáskéri út) a kerékpárnyom kijelölése tervezett (T13f). A lakott terület határától Hajmáskér irányában Veszprém határáig (T13g) önállóan vezetett kerékpárutat terveztünk, amely szakasz csak Hajmáskér város lakott területének vezetéséig ajánlott megvalósítani.

További fejlesztési irány a Gyulafirátót, Posta utcától kiinduló, és a 82. sz. főút mentén vezet Zirc felé. Gyulafirátót lakott területén kerékpársáv (T13h), lakott területen kívül a városhatárig önállóan vezetett kerékpárút (T13i) tervezett, de a pontos vonalvezetés és keresztmetszeti jellemzők további tervezés során választandók ki. Gyulafirátót központjának kedvezőbb kerékpáros megközelítése céljából javasolt a Vízi u. és Pásztor u. nyomvonalán kerékpáros nyom létesítése (T13j).

Gyulafirátót kerékpáros megközelítésére további alternatívát jelentenek a Jutaspusztától, illetve a vasútállomás külön szintű gyalogátkelőhelyétől induló nyomvonalak (T13k).

#### 5.1.2.2. Balatonalmádi kerékpáros kapcsolat

A városközpontból a Budapest úttól délre, az Almádi út mentén elválasztott rendszerű gyalog és kerékpárút vezet, az Ady Endre úttól a Radnóti téri körforgalmakig. E szakaszon a meglévő táblázása és felfestés összehangolása, valamint a kerékpáros és gyalogos forgalom hangsúlyosabb szétválasztása szükséges. A Radnóti téri körforgalmak esetén a kerékpáros átvezetés korszerűsítése, a szabványos forgalomtechnikai kialakítás megvalósítása (lásd 4 10. ábra).

A Bajcsy-Zsilinszky út és Simon István út közötti szakasz az egyetlen szakadás a kerékpáros hálózatban, amely az Almádi úton – pl. kerékpáros nyomként – a keresztmetszeti kötöttségek miatt nem vezethető. Alternatív kerékpáros útvonalként jelölhető ki a Mester utca vonala (T14). Jelenleg az utca lakó- és kiszolgáló funkciót tölt be a közúti hálózatban, de elkészült engedélyezett tervek szerint az É-D-i főközlekedési tengely épülne ki elválasztott gyalog- és kerékpárúttal egyetemben. A fejlesztés megvalósulásának időtávja bizonytalan. A kerékpáros hálózat folytonossági hányának megszüntetése végett első ütemben minimális beavatkozással útfelújítás és kerékpáros nyom kijelölés lehetséges, de a költséghatékonyság szempontjából kérdéses fejlesztés.

A Mester utca déli végétől a Cserepes utcai kerékpárúton keresztül közelíthető meg az Almádi úti kerékpárút Balaton felé vezető ága. E szakaszon ajánlott beavatkozás az alárendelt utak (Mester utca és Cserepes szervízút) kerékpáros átvezetéseinek korszerűsítése, a szabványos forgalomtechnikai kialakítás megvalósítása (lásd 4 10. ábra).

Az Almádi út mentén kintebb a Simon I. utcai csomóponttól önálló kerékpárút található, mely kapcsolatot biztosít a Balaton felé. Javasoljuk a kerékpárutat keresztező szegélyek, aknafedelek süllyesztését, valamint az alárendelt utak, a kapubehajtók és a körforgalom esetén a kerékpáros átvezetések korszerűsítését, a szabványos forgalomtechnikai kialakítás megvalósítását (lásd 4 10. ábra)

#### 5.1.2.3. Szabadságpusztai – Felsőörsi – Balatonfüredi kerékpáros útvonal

A város számára kiemelt célkitűzés Veszprém és a Balaton gazdasági kapcsolatainak erősítése az összekötő kerékpáros hálózat minél magasabb fokú kiépítésével. Mind Balatonfüred, mind Felsőörs irányú, közvetlen kerékpáros kapcsolata már középtávon reális célkitűzés lehet a térségi együttműködés keretében. E prioritáshoz kapcsolódhat a központi belterületen kívüli Szabadságpusztai városrész és a Videoton Ipari Park kerékpáros elérhetőségének fejlesztése.

A kapcsolat belváros felőli végpontja az Erzsébet sétány, amely a meglévő állapotában – bár kerékpározásra kijelölt útvonal – nem teljes mértékben kerékpárosbarát. Ajánlott beavatkozás a kerékpáros és a gyalogos közlekedés szétválasztásának hangsúlyozása, amelyet érdemes összehangolni (esetleg össze is vonni) a Kulturális Negyed fejlesztéseivel.

A sétány után meglévő kerékpáros infrastruktúrán vezet a Mártírok útja - Stadion utca - Mester utca után önálló létesítményként éri el a Déli intézményközpontot. E szakaszon az elválasztott- és a közös gyalog- és kerékpárút típusváltásainál szükséges a meglévő táblázási rendszer rendezése.

Két alternatíva került kidolgozásra a nyomvonal folytatásaként. Solidsteel utca kiépítéséig a meglévő ipaterületi kisméretű utcákon (Bottrop és Tartu utca) kerül kijelölésre kerékpáros nyom (T15a). Amennyiben megvalósul a 6,0 m széles utca megépítése, akkor a nyom felfestés e szakaszon (T15b) lehetséges.

A Déli intézményközponttól meglévő mezőgazdasági földút (T15c) 3,0 m széles burkolattal való ellátásával, majd 2,0 m széles önálló kerékpárút (T15d) építésével kerül kialakításra a kerékpáros útvonal Szabadságpusztáig. E beavatkozás miatt két nadrágszűj telek kisajátítása, valamint a Szabadságpusztai bekötőút – 73. sz. főút csomópont jelzőlámpássá történő átépítése szükséges. A csomópont jelenleg közlekedésbiztonsági problémákkal terhelt, amelyet a buszmegállóhoz igyekvő



gyalogosok, illetve a balra forduló gépjárművek okoznak, mivel se gyalogátkelő, se balra forduló sáv, se a balra kikanyarodást segítő becsatlakozó sáv nem áll rendelkezésre.

E csomóponttól a kerékpáros nyomvonal két irányra bomlik. Az egyik irány Felsőörs felé vezet az út keleti oldalán, részben önálló kerékpárútként (T15e), részben kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági útként (T15f). A másik irány Balatonfüred felé vezet a főút nyugati oldalán 2,0 m széles önálló kerékpárútként (T15g). E fejlesztés által megvalósul a Videoton Ipari Park kerékpáros kapcsolata is.

#### 5.1.2.4. Nemesvámosi kerékpáros útvonal

Nemesvámos felől a 77. sz. főút mentén megépült kerékpárút a József Attila utca - Wartha utca csomópontnál jelenleg véget ér, pedig a városközpont felé való továbbvezetése kiemelkedően fontos. Az útvonal (T16) belső végpontjának a Kossuth L. utca tekinthető, amely jelenleg nem kerékpárosbarát. Ajánlott beavatkozás az utcán gyalogos-kerékpáros zóna kijelölése, valamint a Bruszniai Á. utcán való kerékpáros átvezetés kialakítása.

A Bruszniai Árpád utcán átérve a zóldsávban kialakított önálló kerékpárúttal (T17a) lehet csatlakozni. A Megyeház tér egyirányú, azonban a szélessége lehetővé teszi az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezését. A Megyeház térnél csatlakozik az Erzsébet sétányon meglévő kerékpárúthoz, innen tovább a Megyeház téren kerékpársáv kerül kialakításra. A József Attila utca – Egyetem utca csomópontban, valamint az Egyetem utca – Iskola utca – Megyeház tér csomópontban körforgalom tervezett, mely körforgalmakon a kétoldali kerékpársáv szintén átvezethető (T17b). E beavatkozások a Kulturális Negyed projekt kapcsán valósulhatnak meg.

A József Attila utca (T17c) beépítése önálló vezetésre nem ad lehetőséget, az út mentén két oldali faszor, két oldali járda és egy oldali árok (beton folyóka) vezet. Az utca burkolat szélessége 8,40-10,20 m, ami lehetőséget nyújt a kerékpárnyom felfestésére. Az utca meredek szakaszán 30-as sebesség korlátozás van érvényben, ami kedvező a kerékpáros forgalom szempontjából, viszont az útburkolat minősége rossz (különösen a déli oldala). Emiatt 200 m hosszon 3,00 m szélességben az útburkolat széle javítandó a lefelé haladó iránynál.

A József Attila utca mentén vezet a meglévő kerékpárút, amely szakaszon ajánlott beavatkozás az alárendelt utak (Kiskőrösi és Takácskert utca) kerékpáros átvezetéseinek korszerűsítése, a szabványos forgalomtechnikai kialakítás megvalósítása (lásd 4 10. ábra).

#### 5.1.2.5. Bándi – Devecseri kerékpáros útvonal

A Veszprém – Bánd – Szentgál – Ajka – Devecser között tervezett, megyei szinten kiemelkedő jelentőséggel bíró kerékpáros útvonal, melynek Veszprém közigazgatási területére eső szakasza nincs még kiépítve. Az útvonal belső vége a Séd völgyének belvárosi szakasza (T18), ahol a kiépült gyalogos sétányokon a kerékpározás megengedett, használják is a kerékpárosok a jelentős gyalogforgalom mellett. Kerékpáros barátta tételük érdekében javasoljuk gyalogos-kerékpáros zónaként való kijelölésüket.

Az Iparváros és Dózsaváros kerékpáros kapcsolata a Séd patak völgy, valamint Bándi – Devecser térségi települések irányába gyenge. Ezt javítandó a Tummler Henrik u.-n kerékpáros nyom felfestése (T19) javasolta a Pápai út és Séd völgyi kerékpárút között.

A Veszprém – Ajka között tervezett, megyei szinten kiemelkedő jelentőséggel bíró kerékpáros útvonal része a Séd völgyében vezető, külterületi jellegű kerékpárút (T20). A Séd völgyében meglévő kerékpárút folytatása a Veszprémvölgy utcától indul, a Séd-patak bal oldalán a meglévő mezőgazdasági úton vezet, 3,00 m széles aszfalt burkolattal kiépítve. A 8. sz. főút alatt, külön szinten halad át a Séd patak oldalában.

### **5.1.3. Egyéb kapcsolódó infrastruktúra fejlesztések**

A bemutatott kerékpárosbarát városrészeknek és lakott területek közötti kerékpáros kapcsolatok javításának fejlesztésén felül több a kerékpáros közlekedést javító beavatkozás szükséges.

#### **5.1.3.1. Kerékpártárolás és multimodalitás fejlesztése**

A tárolási igények további kielégítésére több – egymással párhuzamosan alkalmazható – eszköz mutatkozik. Az egyik a szabályozás, vagyis az OTÉK-ban előírtak szigorúbb betartatása, megkövetelése. További eszköz a támogatás, valamint a fenntarthatósági elvek és a megfelelő ismeretek, módszerek (Know-how) terjesztése, tudatosítása.

Mint írtuk Veszprém központi területein, és a fontosabb intézményeknél a tárolóhelyek kapacitása a mai igényeket kielégíti, de nem felelnek meg az ismertetett követelményeknek. Az ajánlott megoldás e területen kettős, egyrészt a kapcsolódó beruházások során a kerékpártárolás, és úgy általában a kerékpáros fejlesztések beintegrálása szükséges. Például egy intézmény fejlesztéséhez mindenképp tartozzon hozzá egy megfelelő helyen, -minőségben és -számban lerakott kerékpártároló. Ezen felül az egyes szolgáltató egységekben tudatosítani szükséges (pl. éttermek, kulturális intézmények, szórakozóhelyek, szálláshelyek, stb.), hogy a kerékpáros igényeinek kiszolgálása gazdaságilag megtérülő tud lenni.

A hosszú idejű tárolást lehetővé tevő létesítmények hiányoznak, nincs se kerékpárőrző rekesz (tároló doboz), se a védett tároló Veszprém közterületein. Effajta tárolás igénye jellemző a magas lakósűrűségű területeken, ahol a saját ingatlanon belüli tárolás nem (vagy csak részben) oldható meg. Amennyiben megfelelő hely rendelkezésre áll a lépcsőházak, illetve más közös tulajdonú ingatlan területén kerékpártároló kialakítására, akkor ennek megvalósítása ajánlott (a lehetőségek függvényében finanszírozása is támogatható). Más szabad terület hiányában a közterületen érdemes a tárolók elhelyezése pár parkolóhely elvételével (egy gépkocsi parkoló területén 6-8 kerékpár tárolása megoldható) vagy leromlott, funkcionálküli terület hasznosításával.



**5-1. ábra: Hosszúidejű kerékpártárolás megoldására példa**

*Forrás: <http://www.bikearc.com/>*

Az lakóterületi kerékpártárolás fejlesztés elindítására célszerű lenne egy pilot projekt lefolytatása, mely a Jutasi úti lakótelep városrész kerékpárosbarát fejlesztése kapcsán tudna megvalósulni ütemezetten. A pontos helyét, típusát, méretét a későbbi tervezés során kerül meghatározásra.

A hosszú idejű tárolás igénye jellemző még a közösségi közlekedés állomáshelyein. A vasútállomáshoz tervezett intermodális csomópontokhoz tartozik egy nagy kapacitással rendelkező, őrzött B+R tároló, valamint a hozzá kapcsolódó vonalas kerékpáros infrastruktúra. A terv megvalósulása nélkül a B+R tároló kialakítása lehetséges, de nem feltétlen kedvező (hiányzó kapcsolódó fejlesztések miatt). Más közösségi közlekedési területen is ajánlott kerékpártárolók kihelyezésére. Rendkívül fontos azonban, hogy csak olyan helyekre legyenek telepítve tárolók, ahol a lerakott kerékpárok biztonsága magas fokon garantálható (központi vagy, kamerával megfigyelt terület, stb.).

A két közlekedési mód összekapcsolásának másik módja a közösségi közlekedési járművön való kerékpárszállítás lehetővétele. Középtávon várható a jelenleg helyi, városon belüli közösségi közlekedési szolgáltatást teljesítő járművek helyett modernebb autóbuszpark megjelenése. E változás az alacsony padlós járművek által megteremtheti a feltételeit, hogy bizonyos időszakokban lehetséges legyen a kerékpárszállítása.

A Veszprém városát vasútvonalon menetrendtől függően körülbelül kétóránként közlekedik kerékpárszállításra alkalmas vonat, de a vasútállomás kialakítása és a kerékpárszállító jármű típusa ezt nagyban megnehezíti. Az Európai Hálózatfejlesztési Eszköz (CEF) közlekedési forrásból várhatóan megvalósuló beruházás a Székesfehérvár - Veszprém - Boba szakasz korszerűsítése, melynek része sk+55 magas peron kiépítése, és annak akadálymentes megközelítése.

A jelen dokumentum elkészülésével nagyjából párhuzamosan, kicsit időben elmaradva fog elkészülni Veszprém fenntartható városi mobilitási terve, amely részletesen érinteni fogja a kerékpártárolás témakört is. Továbbá a közeljövőben el fog készülni egy katalógus, amelyben a város területén



létesíthető különböző típusú kerékpártárolási megoldások lesznek bemutatva, ajánlásként megfogalmazva a későbbi vállalkozói vagy egyéb fejlesztésekhez.

Fontos eszköz a kerékpáros közlekedés kényelmének a fokozására a kerékpáros lábtámasz telepítése a csomópontoknál. A viszonylag magasabb létesítési költség miatt viszont kialakítását csak komplex fejlesztés részeként ajánljuk.

#### 5.1.3.2. Kerékpáros pihenőhelyek fejlesztése

A követelményeknek teljes mértékben megfelelő kerékpáros pihenőhely nem található Veszprém környezetében, de a város több pontján rendelkezésre állnak kerékpározók megpihenésére alkalmas területek, melyek az alábbiak:

- Kutas tér;
- Labirintus kertek (Margit tér mellett);
- Betekints völgyi pihenőhely vagy az egykori kisvasút végállomás;
- Állatkert északi bejárata;
- Színház kert;
- Erzsébet sétány;
- Színház kert.

E pontokon a kerékpáros pihenőhely részelemei megtalálhatóak, de célszerű a teljeskörű kialakításuk, korszerűsítésük. E beavatkozások a terület komplex fejlesztése kapcsán célszerű megvalósítani a területrendezési és tájépítészeti kérdések integrált átgondolásával.

#### 5.1.3.3. Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése

Veszprém MJV közigazgatási területén található útbaigazító táblázási rendszer fejlesztését integráltan ajánlott fejleszteni, amely együttesen kezeli a kerékpáros és gyalogosok részben eltérő preferenciáit. A rendszer ilyen módú fejlesztése a fenntartható városi mobilitási terv keretében valósul meg.

#### **5.1.4. Fejlesztések összefoglalása**

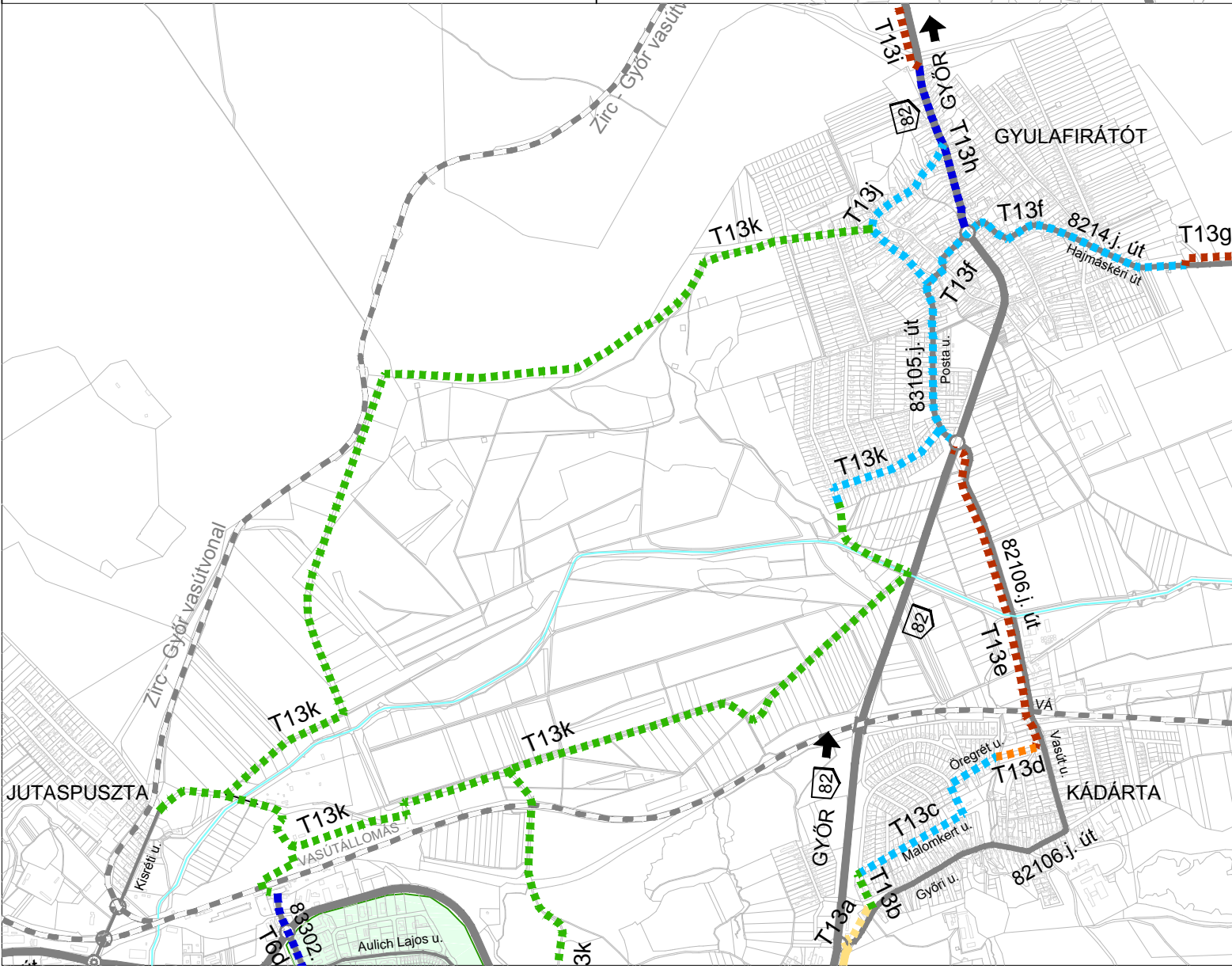
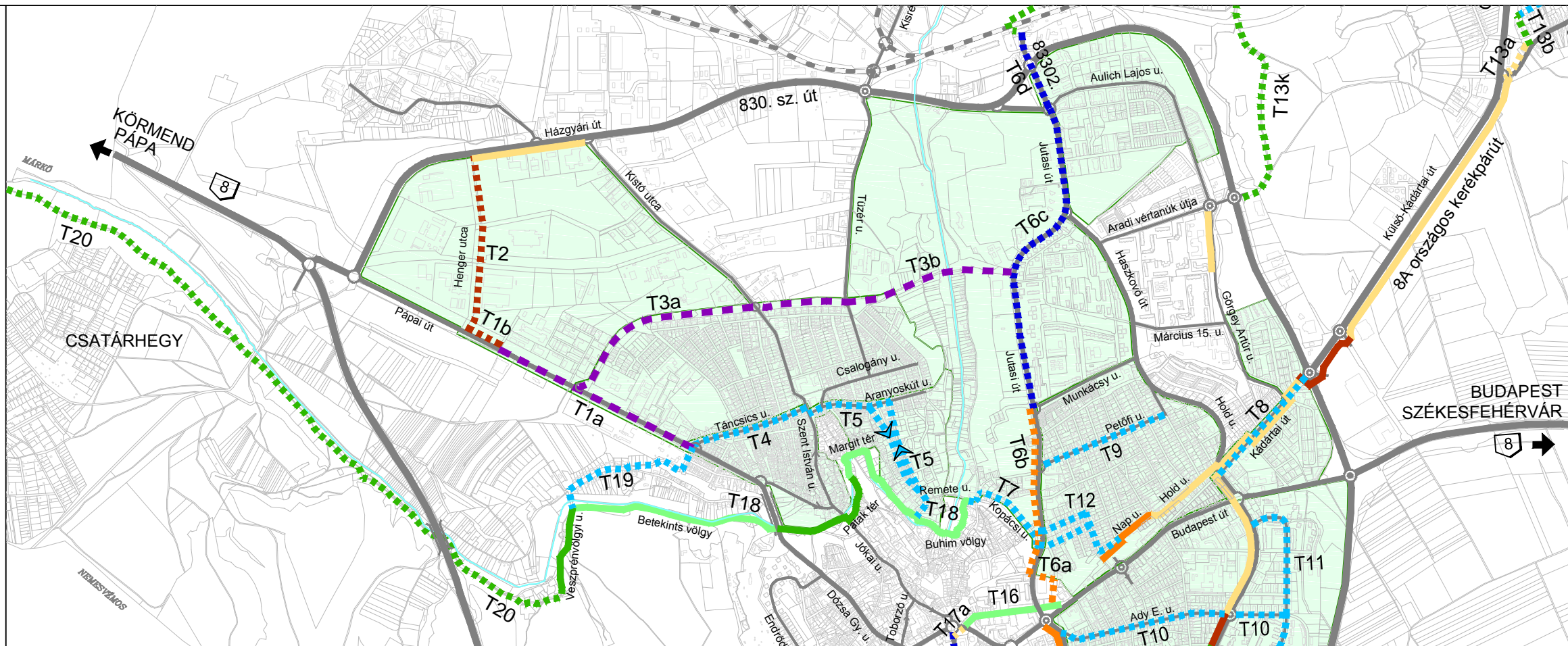
A következő tervlap tartalmazza összefoglalóan a kerékpárforgalmi hálózati terv által fent meghatározott beavatkozásokat.



**JELMAGYARÁZAT:**

Meglévő Tervezett

- Önálló kerékpárút
- Elválasztott rendszerű gyalog-kerékpárút
- Elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút
- Megemelt kerékpársáv
- Kerékpársáv
- Kerékpáros nyom
- Kerékpározásra kijelölt utca / mezőgazdasági út
- Gyalogos-kerékpáros zóna
- Kerékpárosbarát területek





## 5.2. Közbringa

A kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakítása a kijelölt városrészekre lehatároltan hatékonysági, üzemeltetési és megtérülési problémákat vet fel, amelyek miatt nem része a tervnek.

## 5.3. Szervezeti-működési háttér

A 3.5. fejezetben bemutatott jelenlegi szervezeti struktúra képes megfelelően ellátni a meglévő és az 5.1. fejezetben javasolt infrastrukturális elemek üzemeltetését és fenntartását. Ezen belül kiemelt figyelmet kell fordítani a kerékpárosok által használt infrastruktúrán a balesetmegelőzésre, azaz az úrszelvénybe belógó növényzet megfelelő időközönkénti nyírására, illetve a síkosságmentesítésre (különösen télen a hóeltakarításra). Ehhez biztosítani kell a megfelelő személyi állományt, a szükséges gépi eszközöket és vegyszereket.

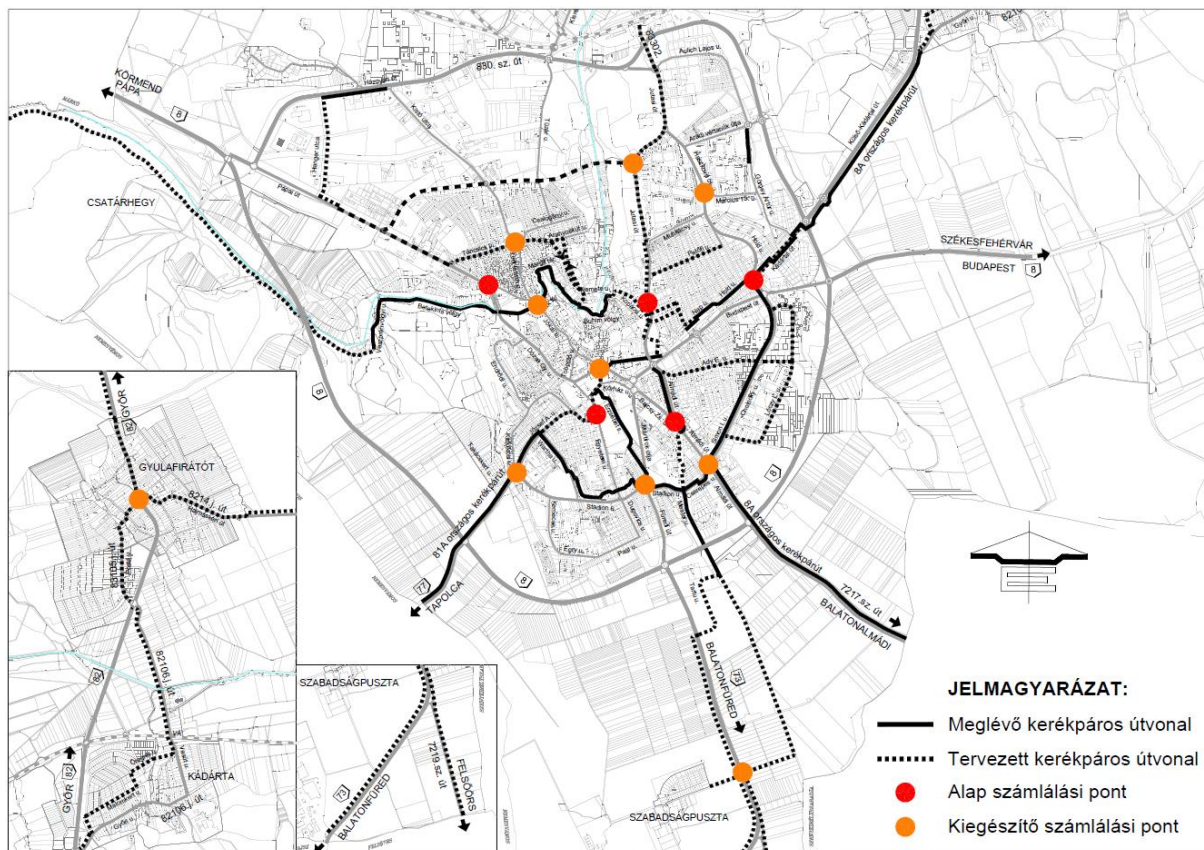
A meglévő kerékpárforgalmi hálózatnak csak igen kis része különül el a járdáktól (az önálló kerékpárutak), és a tervezett létesítmények pedig nagyrészt az úttesteken helyezkednek majd el. Ezért nem reális, hogy elkülönülten nyilván lehessen tartani a kerékpáros infrastruktúra üzemeltetésének költségeit. A fejlesztésekre is részben ez vonatkozik, hiszen több olyan komplex, nagyobb mérvű beruházás is tervezett, amely kerékpáros elemeken kívül sok egyéb beruházási elemet is tartalmaz (lásd 5.1. és 6. fejezetek).

A Magyar Kerékpárosklub Veszprémi Területi Szervezetével az együttműködés már konkrét fejlesztésekben is megjelenik, ennek a kapcsolatnak a megtartása javasolt.

## 5.4. Kerékpáros adatgyűjtés

A 4.4. fejezetben bemutatott statisztikai adatok folyamatos nyomon követése kiemelt célkitűzés, amelyet a városfejlesztési döntések meghozása során szükséges is figyelembe venni. A helyi adatok ütemezett, kizárólagosan kerékpárosokra kiterjedő összegyűjtése az erőforrások szűkössége miatt csak korlátozottan tud megvalósulni. Ezért a számlálópontok meghatározásánál azt vettük figyelembe, hogy a legfontosabb irányokban, csomópontokban sűrűbben legyen számlálás. Ezt az öttagú alaphálózatot pedig kiegészíti egy másodlagos hálózat, ahol nagyobb időközönként is elegendő mérni. Az alaphálózaton javasolt az évi legalább egyszeri (április), de inkább kétszeri (április és szeptember) mérés, míg a kiegészítő hálózaton ennek a fele (évi vagy kétévenkénti) mérés is elegendő lehet.





5-2. ábra: Ajánlott forgalomszámláló pontok helyei

## 5.5. Kísérő intézkedések

Veszprém területén a meglévő kerékpáros infrastruktúrához viszonyítva nagyléptékű fejlesztést tud végrehajtani az ismertetett beavatkozások által. Az ilyen mértékű változáshoz mindenképp kapcsolódnia kell a lakossági tájékoztatásnak, szemléletformálásnak és oktatásnak. A 2020-ig tartó uniós finanszírozási ciklushoz tartozó TOP-os kerékpáros fejlesztéseknél emiatt kötelezően megvalósítandó tevékenység a kerékpáros közlekedést népszerűsítő és/vagy közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány megvalósítása, melynek költsége a projekt 1-3 %-a lehet.

A szemléletformáló intézkedések tartalmazhatnak számtalan, különböző lakossági csoportot megcélzó rendezvényt, kiadványt, kampányt, illetve ezek tetszőleges kombinációját. A korábbi pozitív példák és tapasztalatok alapján az alábbi témakörök mentén érdemes ezeket szervezni:

- új kerékpáros infrastruktúra elemeinek bemutatása;
- kerékpáros programok szervezése az Európai Mobilitási Hét keretében (vagy egyéb helyi közlekedési napon);
- „Bringázz a munkába!” kampány megvalósítása;
- általános iskolai kerékpáros oktatás lebonyolítása.

Egy új kerékpáros infrastruktúra elkészülte megfelelő alkalom egy szemléletformáló esemény megvalósítására. Ilyenkor a kerékpáros hálózat új (és régebbi) elemeinek „beciklizése” történik családi élménytúrán, melyet tovább színesíthet különböző pontokon kerékpáros ügyességi feladatok végrehajtása. Ehhez kapcsolódóan, lehetőleg az átadás előtti hetekre érdemes időzíteni egy széleskörű, elektronikus és nyomtatott médiában megjelenő tájékoztató kampányt. Ennek tartalmában a fejlesztések helyére, a forgalmi rend változására kell koncentrálnia, különös tekintettel a városban nem megszokott kialakításokra, újdonságokra. A kampány során az összes közlekedő számára előnyös szempontokra (biztonság, jobb forgalomeloszlás stb.) érdemes felhívni a figyelmet.

A népszerűsítő kampányokat a Nemzeti Közlekedési Stratégia OKHT-ban foglalt alapelveknek megfelelően kell megtervezni és lebonyolítani:

- a közlekedésben résztvevők együttműködésére kell felhívni a figyelmet;
- a közlekedésben résztvevők gondolkodási sémájába be kell illeszteni a kerékpáros közlekedést, mint a közúti közlekedés szerves és előnyben részesítendő részét;
- a vezetőknek különös figyelmet kell fordítani a legsebezhetőbb közlekedőkre (beleértve a kerékpárosokat is);
- kerülni kell a negatív kampányokat, amelyek alapja a félelemkeltés (pl. védőfelszerelések népszerűsítése), mert ezek a nemzetközi tapasztalatok szerint kontraproduktívak.

Az Európai Mobilitási Héten (vagy egyéb helyi közlekedési napon) tartható kerékpáros programok széles skálán változhatnak. Javasolható kerékpáros ügyességi-közlekedésbiztonsági pálya kijelölése, játékos KRESZ vizsga, vetélkedő, kerékpáros élménytúra, illetve látványos kerékpáros bemutató megszervezése. Érdemes azonban nem kizárólag egy közlekedési módra összpontosítani, hanem azokat integráltan, a játékosan, egymás előnyeit és a modern megoldások alkalmazását bemutatni.

Rendszeres megszervezésre kerül a Magyar Kerékpárosklub jóvoltából a Kerékpáros Magyarország Program keretében a „Bringázz a munkába!” kampány, amelybe lehetőség van bekapcsolódni. Javasolt intézkedés ennek keretében a munkaadóknak szóló előadások szervezése, marketing és kommunikáció támogatása.

A fiatalabb korosztály helyes közlekedés elsajátítását és a kerékpáros közlekedés előnyeinek megismerését szolgálják az általános iskolákban tartandó interaktív KRESZ órák, illetve kerékpáros ügyességi-közlekedésbiztonsági játékok lebonyolítása.

Mindegyik témakörhöz tartozó esemény lebonyolításához tartoznia kell tájékoztató kiadványoknak, amelyek lehetnek általános kerékpáros közlekedésbiztonságról, vagy adott új kerékpáros létesítményről szólóak.

Hatékony népszerűsítő, szemléletformáló kampányokkal kell leépíteni a mindennapi kerékpárhasználattal kapcsolatos tévhiteket és esetleges félelmeket. Oktatni szükséges az új infrastrukturális elemek használatát. Tudatosítani kell, hogy a kerékpáros közlekedés egy reális és előnyös alternatíva. Ezen intézkedéseket nem csupán az új létesítmények elkészültéhez kell kötni, hanem folyamatosan, előre meghatározott cselekvési és marketing terv szerint érdemes végezni.

## 6. MEGVALÓSÍTÁS

A kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése megbontotta a fejezetet „6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv” és „6.2. Források” részekre, amelyet a könnyen kezelhetőség miatt egységesen kerül bemutatásra.

Az 5. fejezetben részletesen bemutatott beavatkozások indikatív listáját, főbb műszaki adatait, költségbecsléseit, ütemezését és a forrás megjelölését a 6-2. táblázat mutatja be. A lehetséges források a 2020-ig tartó EU támogatási ciklus prioritásaihoz kötődnek, amelyek fő összefüggései, és céljai a 4.1.2. fejezetben megtalálhatóak. A város TOP-ban vállalt indikátorértékeinek eléréséhez szükséges fejlesztéseket külön megjelöltük (lásd a táblázatok 2. oszlopában). A költségbecslés kilométerre vetített fajlagos bruttó árak alapján történt, melyek nem tartalmazzák a projekt előkészítési költségeket. Az alábbi táblázat foglalj össze a bemutatott fejlesztéseket.

| Beavatkozási csomag   | Fejlesztések | Létesítmények hossza (km) | Költségbecslés (ezer Ft)    |
|---|--------------|---------------------------|-----------------------------|
| Iparváros-Nyugat kerékpárosbarát városrész                      | Szükséges    | 2,12                      | komplex beruházás részeként |
|   | Ajánlott     | 0,00                      | -                           |
| Dózsaváros-Temetőhegy kerékpárosbarát városrész                 | Szükséges    | 2,30                      | komplex beruházás részeként |
|   | Ajánlott     | 0,13                      | 9 026                       |
| Dózsaváros-Pajtakert kerékpárosbarát városrész                  | Szükséges    | 2,11                      | 422                         |
|   | Ajánlott     | 0,47                      | 884                         |
| Jutasi úti lakótelep és Aranyos-völgy kerékpárosbarát városrész | Szükséges    | 2,40                      | 101 540                     |
|   | Ajánlott     | 1,44                      | 3 600                       |
| Bakonyalja kerékpárosbarát városrész                            | Szükséges    | 0,40                      | 6 400                       |
|   | Ajánlott     | 0,00                      | 600                         |
| Újtelep-Kelet kerékpárosbarát városrész                         | Szükséges    | 0,00                      | -                           |
|   | Ajánlott     | 0,60                      | 150                         |
| Újtelep-Nyugat kerékpárosbarát városrész                        | Szükséges    | 0,65                      | komplex beruházás részeként |
|   | Ajánlott     | 0,44                      | 88                          |
| Cholnokváros kerékpárosbarát városrész                          | Szükséges    | 2,75                      | 550                         |
|   | Ajánlott     | 0,22                      | 404                         |
| Kádártai – Gyulafirátóti kerékpáros útvonal                     | Ajánlott     | 17,83                     | 607 349                     |
| Balatonalmádi kerékpáros útvonal                                | Ajánlott     | 0,46                      | 730                         |
| Szabadságpusztai – Felsőörsi – Balatonfüredi kerékpáros útvonal | Ajánlott     | 6,66                      | 337 481                     |
| Nemesvámosi kerékpáros útvonal                                  | Ajánlott     | 1,48                      | 1 976                       |
| Bándi – Devecseri kerékpáros útvonal                            | Ajánlott     | 6,53                      | 241 276                     |
| Kapcsolódó fejlesztések, szemléletformálás                      | Szükséges    | 0,00                      | 3 500                       |
|   | Ajánlott     | 0,00                      | komplex beruházás részeként |
| Összesen  | Szükséges    | 12,73                     | 112 412                     |
|   | Ajánlott     | 36,26                     | 1 203 564                   |

6-1. táblázat: Fejlesztések összefoglalása



| Beavatkozási csomag                              | Szükséges elem | Sorszám | Kerékpáros fejlesztések                                     | Kerékpáros létesítmény típusa | Kp. létesítmény szélesség (m) | Kp. létesítmény hossza (m) | Költségbecslés (ezer Ft)    | Megvalósulás indikatív ütemezése | Lehetséges források |
|--|----------------|---------|---|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------|
| Iparváros-Nyugat kerékpáros-barát városrész      | x              | T1a     | Pápai út (Párna u. - Táncsics M. u. között)                 | megemelt kerékpársáv          | 2 × 1,25                      | 1 070                      | komplex beruházás részeként | 2018 III. negyedév               | TOP 6.1.            |
|  | x              | T1b     | Pápai út (Henger u. - Párna u. között)                      | elválasztott gyalogkerékpárút | 3,75                          | 180                        | komplex beruházás részeként | 2018 III. negyedév               | TOP 6.1.            |
|  | x              | T2      | Henger utca   | elválasztott gyalogkerékpárút | 3,75                          | 865                        | komplex beruházás részeként | 2018 III. negyedév               | TOP 6.1.            |
| Dózsaváros-Temetőhegy kerékpáros-barát városrész | x              | T3a     | Belső gyűrű (Pápai út - Tüzér utca között)                  | megemelt kerékpársáv          | 2 × 1,25                      | 1 450                      | komplex beruházás részeként | 2018 III. negyedév               | TOP 6.1.            |
|  | x              | T3b     | Belső gyűrű (Tüzér utca - Jutasi út között)                 | megemelt kerékpársáv          | 2 × 1,25                      | 850                        | komplex beruházás részeként | 2020 után                        | egyéb               |
|  |                |         | Egyirányú utca ellenirányú megnyitása kerékpárosok számára  | kerékpáros nyom               | -                             | 130                        | 26                          | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |
|  |                |         | Forgalomcsillapított övezetek kijelölése                    | egyéb fejlesztés              | -                             | -                          | 9 000                       | 2019 II. negyedév                | TOP 6.4             |
| Dózsaváros-Pajtakert kerékpáros-barát városrész  | x              | T4      | Táncsics utca   | kerékpáros nyom               | -                             | 600                        | 120                         | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |
|  | x              | T5      | Aranyoskút u., Árpád u.-Pajta u. egyirányú utcapárként      | kerékpáros nyom               | -                             | 1 510                      | 302                         | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |
|  |                |         | Egyirányú utcák ellenirányú megnyitása kerékpárosok számára | kerékpáros nyom               | -                             | 470                        | 94                          | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |
|  |                |         | Forgalomcsillapított övezetek kijelölése                    | egyéb fejlesztés              | -                             | -                          | 790                         | 2019 II. negyedév                | TOP 6.4             |
| Jutasi úti lakótelep kerékpáros-barát városrész  |                | T6a     | Jutasi út (Kossuth L. u. - Bagolyvár u. között)             | elválasztott gyalogkerékpárút | 3,75                          | 240                        | 3 360                       | 2020 után                        | egyéb               |
|  | x              | T6b     | Jutasi út (Munkácsy u. - Bagolyvár u. között)               | elválasztott gyalogkerékpárút | 3,75                          | 810                        | 68 000                      | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |
|  | x              | T6c     | Jutasi út (Aulich L. u. - Munkácsy u. között)               | kerékpársáv                   | 2 × 1,50                      | 1 590                      | 33 540                      | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |
|  |                | T7      | Kopácsi u.  | kerékpáros nyom               | -                             | 500                        | 100                         | 2018 III. negyedév               | TOP 6.4             |

|  |      |                                  |  |                             |          |       |                                   |                    |                   |
|--|------|----------------------------------|--|-----------------------------|----------|-------|-----------------------------------|--------------------|-------------------|
|  |      |                                  | Egyirányú utca ellenirányú megnyitása<br>kerékpárosok számára  | kerékpáros nyom             | -        | 700   | 140                               | 2018 III. negyedév | TOP 6.4           |
| Bakonyalja<br>kerékpáros-<br>barát városrész         | x    | T6d                              | Jutasi út (vasútállomás - Aulich L. u. között)                 | kerékpársáv                 | 2 × 1,50 | 400   | 6 400                             | 2018 III. negyedév | TOP 6.4           |
|  |      |                                  | Forgalomcsillapított övezetek kiterjesztése                    | egyéb fejlesztés            | -        | -     | 600                               | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4           |
| Újtelep-Kelet<br>kerékpáros-<br>barát városrész      |      | T8                               | Kádártai út (Hold utca - 82. sz. főút között)                  | kerékpáros nyom             | -        | 600   | 120                               | 2018 III. negyedév | TOP 6.4           |
|  |      |                                  | Kádártai kp.út fejlesztése                                     | egyéb fejlesztés            | -        | -     | 30                                | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4           |
| Újtelep-Nyugat<br>kerékpáros-<br>barát városrész     | x    | T9                               | Petőfi Sándor utca   | kerékpáros nyom             | -        | 650   | komplex<br>beruházás<br>részeként | 2020 után          | egyéb             |
|  |      |                                  | Egyirányú utcák ellenirányú megnyitása<br>kerékpárosok számára | kerékpáros nyom             | -        | 440   | 88                                | 2020 után          | egyéb             |
| Cholnokyváros<br>kerékpáros-<br>barát városrész      | x    | T10                              | Ady Endre utca   | kerékpáros nyom             | -        | 1 100 | 220                               | 2018 III. negyedév | TOP 6.4           |
|  | x    | T11                              | Lóczy Lajos utca   | kerékpáros nyom             | -        | 1 650 | 330                               | 2018 III. negyedév | TOP 6.4           |
|  |      |                                  | Egyirányú utca ellenirányú megnyitása<br>kerékpárosok számára  | kerékpáros nyom             | -        | 220   | 44                                | 2018 III. negyedév | TOP 6.4           |
|  |      |                                  | Simon István és Cholnoky Jenő utcai<br>kerékpárút fejlesztése  | egyéb fejlesztés            | -        | -     | 360                               | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4           |
| Kádártai –<br>Gyulafirátóti<br>kerékpáros<br>útvonal |      | T12                              | Kádártai kp.út (városközponti szakasza)                        | kerékpáros nyom             | -        | 315   | 303                               | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4           |
|  |      | T13a                             | Kádártai kp.út (Győri utca mentén)                             | közös gyalog-<br>kerékpárút | 3,00     | 160   | 7 200                             | 2018 II. negyedév  | Modern<br>Városok |
|  |      | T13b                             | Kádártai kp.út (földút)  | kerékpárosbarát utca        | -        | 280   | 2 800                             | 2018 II. negyedév  | Modern<br>Városok |
|  |      | T13c                             | Kádártai kp.út (Malomkert u. - Öregrét u.)                     | kerékpáros nyom             | -        | 730   | 146                               | 2018 II. negyedév  | Modern<br>Városok |
|  |      | T13d                             | Kádártai kp.út (Öregrét sétány)                                | közös gyalog-<br>kerékpárút | 3,75     | 200   | 5 000                             | 2018 II. negyedév  | Modern<br>Városok |
|  |      | T13e                             | Gyulafirátóti kp.út (82106 sz. út mentén)                      | önálló kerékpárút           | 2,00     | 1 330 | 69 500                            | 2018 II. negyedév  | Modern<br>Városok |
|  |      | T13f                             | Gyulafirátóti kp.út (Posta u., Hajmáskéri u.)                  | kerékpáros nyom             | -        | 1 970 | 394                               | 2018 II. negyedév  | Modern<br>Városok |
|  |      | T13g                             | Gyulafirátóti kp.út (8214 j. út külterület)                    | önálló kerékpárút           | -        | 1 620 | 48 600                            | 2020 után          | egyéb             |
|  | T13h | Gyulafirátóti kp.út (Zirci utca) | kerékpársáv  | 2 × 1,25                    | 700      | 4 200 | 2018 II. negyedév                 | Modern<br>Városok  |                   |

|   |   |   |  |  |        |                             |                    |                |  |
|---|---|---|--|--|--------|-----------------------------|--------------------|----------------|--|
|   | T13i  | Gyulafirátóti kp.út (82. sz. út városhatárig)                     | önálló kerékpárút                        | -  | 5 810  | 174 300                     | 2018 II. negyedév  | Modern Városok |  |
|   | T13j  | Gyulafirátóti kp.út (Vízi u., Posta u.)                           | kerékpáros nyom                          | -  | 780    | 156                         | 2018 II. negyedév  | Modern Városok |  |
|   | T13k  | Gyulafirátót (alternatív útvonal)                                 | kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági út | -  | 3 930  | 294 750                     | 2020 után          | egyéb          |  |
|   |   | Kádártai kp.út fejlesztése  | egyéb fejlesztés                         | Újtelep-Kelet városrész fejlesztéseinél számolva |        |                             |                    |                |  |
| Balatonalmádi kerékpáros útvonal                                |   | Almádi úti kerékpárút (belső szakasz) fejlesztése                 | egyéb fejlesztés                         | -  | -      | 180                         | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   | T14   | Mester utca   | közös gyalog-kerékpárút                  | -  | 460    | komplex beruházás részeként | 2020 után          | egyéb          |  |
|   |   | Cserepes utca kerékpárút fejlesztése                              | egyéb fejlesztés                         | -  | -      | 45                          | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   |   | Almádi úti kerékpárút (külső szakasz) fejlesztése                 | egyéb fejlesztés                         | -  | -      | 505                         | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
| Szabadságpusztai – Felsőörsi – Balatonfüredi kerékpáros útvonal |   | Erzsébetliget kerékpáros fejlesztése                              | egyéb fejlesztés                         | -  | -      | komplex beruházás részeként | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   |   | Mártírok útja - Stadion utca - Mester utca kerékpáros fejlesztése | egyéb fejlesztés                         | -  | -      | 45                          | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   | T15a  | Veszprém (Déli ipartelep)   | kerékpáros nyom                          | -  | 800    | 160                         | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   | T15b  | Veszprém, Solidsteel u. (Déli ipartelep)                          | kerékpáros nyom                          | -  | 430    | 86                          | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   | T15c  | Veszprém (külterület)   | kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági út | 3,00   | 1 240  | 122 490                     | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   | T15d  | Szabadságpuszta bekötés   | önálló kerékpárút                        | 2,00   | 760    | 61 882                      | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |  |
|   | T15e  | Veszprém - Felsőörs (veszprémi szakasz)                           | önálló kerékpárút                        | 2,00   | 290    | 12 870                      | 2019 II. negyedév  | Modern Városok |  |
|   | T15f  | Veszprém - Felsőörs (veszprémi szakasz)                           | kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági út | 3,00   | 1 250  | 44 010                      | 2019 II. negyedév  | Modern Városok |  |
| T15g  | Veszprém - Balatonfüred (veszprémi szakasz) | önálló kerékpárút   | 2,00                                     | 1 890  | 95 938 | 2019 II. negyedév           | Modern Városok     |                |  |
|   | T16   | Kossuth L. u.   | gyalogos-kerékpáros zóna                 | -  | 480    | 1 240                       | 2018 III. negyedév | TOP 6.4        |  |



|  |      |  |  |          |                  |                             |                    |                |
|--|------|--|--|----------|------------------|-----------------------------|--------------------|----------------|
| Nemesvámosi kerékpáros útvonal             | T17a | Megyeház tér                                 | elválasztott gyalog-kerékpárút           | 3,75     | 100              | komplex beruházás részeként | 2020 után          | egyéb          |
|  | T17b | Egyetem u. - Megyeház tér                    | kerékpársáv                              | 2 × 1,25 | 350              | komplex beruházás részeként | 2020 után          | egyéb          |
|  | T17c | József Attila u. (Egyetem u. - Wartha V. u.) | kerékpáros nyom                          | -        | 550              | 121                         | 2018 III. negyedév | TOP 6.4        |
|  |      | József Attila u. kerékpárút fejlesztése      | egyéb fejlesztés                         | -        | -                | 615                         | 2019 II. negyedév  | TOP 6.4        |
| Bándi – Devecseri kerékpáros útvonal       | T18  | Séd-völgyi sétány                            | gyalogos-kerékpáros zóna                 | -        | 1 750            | 1 120                       | 2018 III. negyedév | TOP 6.4        |
|  | T19  | Tummler Henrik u.                            | kerékpáros nyom                          | -        | 780              | 156                         | 2018 III. negyedév | TOP 6.4        |
|  | T20  | Veszprém-Ajka kp.út a Séd völgyében          | kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági út | 3,00     | 4 000            | 240 000                     | 2018 II. negyedév  | Modern Városok |
| Kapcsolódó fejlesztések, szemléletformálás |      | Keréktárolás fejlesztése                     | kapcsolódó fejlesztések                  | -        | -                | komplex beruházás részeként | 2019 II. negyedév  | egyéb          |
|  |      | Kerékpáros pihenőhelyek fejlesztése          | kapcsolódó fejlesztések                  | -        | -                | komplex beruházás részeként | 2019 II. negyedév  | egyéb          |
|  |      | Útbaigazító táblarendszer fejlesztése        | kapcsolódó fejlesztések                  | -        | -                | komplex beruházás részeként | 2019 II. negyedév  | egyéb          |
|  | x    | Szemléletformálás                            | egyéb tétel                              | -        | -                | 3 500                       | 2018 III. negyedév | TOP 6.4        |
|  |      |  |  |          | <b>Összesen:</b> | <b>48 980</b>               | <b>1 315 976</b>   |                |

6-2. táblázat: A kerékpáros fejlesztések megvalósításának paraméterei

Kerékpárutak keresztezéseiben, a kapubeállóknál gyakoriak a gépjárművek felhajtását megakadályozó oszlopok, melyek bizonyos helyeken balesetveszélyesek a kerékpárosok szempontjából. Az oszlopok leszűkítik a rendelkezésre álló felületet, rossz látási viszonyok között nehezen észrevehetőek (pl. Almádi úti buszmegálló, Takácskert u. - József Attila u. kereszteződés, 8. sz. főút és Nemesvámos között minden kereszteződésben).

A városban kevés a megfelelő kialakítású, jól használható kerékpárparkoló. A vasútállomásról és autóbusz pályaudvarról egyaránt hiányzik a B+R parkoló. A parkolási lehetőségek hiánya gátat szab a rendszeres kerékpárhasználatnak.

### 3.3.3.2. Veszprém kerékpárforgalmi alaphálózatának komplex értékelése

Az előző fejezetekben bemutatott, kerékpározást befolyásoló tényezők alapján megvizsgáltuk Veszprém teljes közúthálózatát kerékpározhatóság (kerékpárosbarát jelleg) szempontjából. A legfontosabb minősítő szempontok a gépjárműforgalom nagysága, összetétele, engedélyezett sebesség, útburkolat típusa és minősége, engedélyezett irányok, útszélesség, parkolási helyzet, beláthatóság, balesetbiztonság.

A Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (ÚT 2-1.203-2010) szabvány szerint 2 000 egységjármű/nap és 50 km/h engedélyezett sebesség (illetve 4 000 egységjármű/nap és 30 km/h engedélyezett sebesség) alatt a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, vagyis vegyes forgalomként haladhat forgalomtechnikai eszköz alkalmazása nélkül (pár Veszprémre nem jellemző esettől eltekintve). A 90 km/h engedélyezett sebesség vagy 20 000 egységjármű/nap forgalom felett, illetve 50 km/h és 4 000 egységjármű/nap felett a közúti forgalomtól elválasztott kerékpárút vagy közös gyalog- és kerékpárút alkalmazása szükséges. A két szélsőséges forgalmi szituáció közötti átmeneti tartományban az alábbi kerékpárforgalmi létesítmények alkalmazása lehetséges:

| Kerékpárforgalmi létesítmény                   | ÁNF, egységjármű/nap |                       |              |
|--|----------------------|-----------------------|--------------|
|  | 2000 és 10000 között | 10000 és 20000 között | 20000 felett |
| Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka      | +                    | +                     | -            |
| Széles forgalmi sáv                            | +                    | +                     | -            |
| Kerékpáros nyom                                | +                    | -                     | -            |
| Autóbusz-forgalmi sáv használata               | +                    | +                     | +            |
| Nyitott kerékpársáv                            | +                    | -                     | -            |
| Kerékpársáv                                    | +                    | +                     | +            |
| Megemelt kerékpársáv                           | +                    | +                     | +            |
| Egyéb forgalommentes út (pl. árvédelmi töltés) | +                    | +                     | +            |
| Párhuzamos kiserőmű közút, szervízút, lakóutca | +                    | +                     | +            |

**3-2. táblázat: Kerékpárforgalmi létesítmények alkalmazási lehetősége**

A kerékpárforgalmi létesítményekkel szemben támasztott követelmények:

- A hálózat összefüggő legyen, kapcsoljon össze minden lényeges úticélt kerülőutak nélkül.
- A csomópontok kialakítása biztonságos legyen, komplikált forgalmi kapcsolatok nélkül: