

## Dél-Pest

### Javasolt prioritási sorrend főbb útvonalakra, átkötésekre

1.

- 1.1 Molnár-sziget–Hősök tere–Vecsés út–Szálfa u. –Királyhágó út–Nagybánya u. útvonal
- 1.2 kerékpárosbarát területi beavatkozások (Csepel, Soroksár, Pestimre, M5 park [Pestszentimréhez kapcsolódva])

2. Pestimre–Pestlőrinc kapcsolat (Nagykőrösi úton, Méta utcán át) és kerékpárosbarát Soroksár (Vecsés út)–Soroksár–Újtelep kapcsolat

3. Kerékpárosbarát Soroksár (Hősök tere) –Szentlőrinci út–Méta utca kapcsolat

### Javasataink részletesebben

#### 1. Soroksár, javasolt híd és környezete (komplex kerékpárosbarát fejlesztés)

##### 1.1. Tempo30, forgalomcsillapítás, általában

Jelenleg sok Tempo30 övezet van, ezeknek egy egyszerűsített felülvizsgálatát el kellene végezni (táblázás megfelelő-e pl.). Több csomópontban szükség volna küszöbök kialakítására, teljes csomópont kiemelésére.

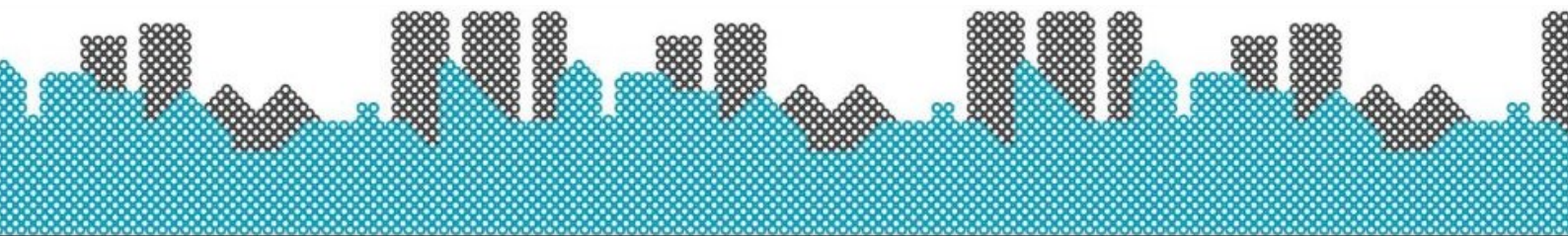
##### 1.2. Táncsics Mihály utca

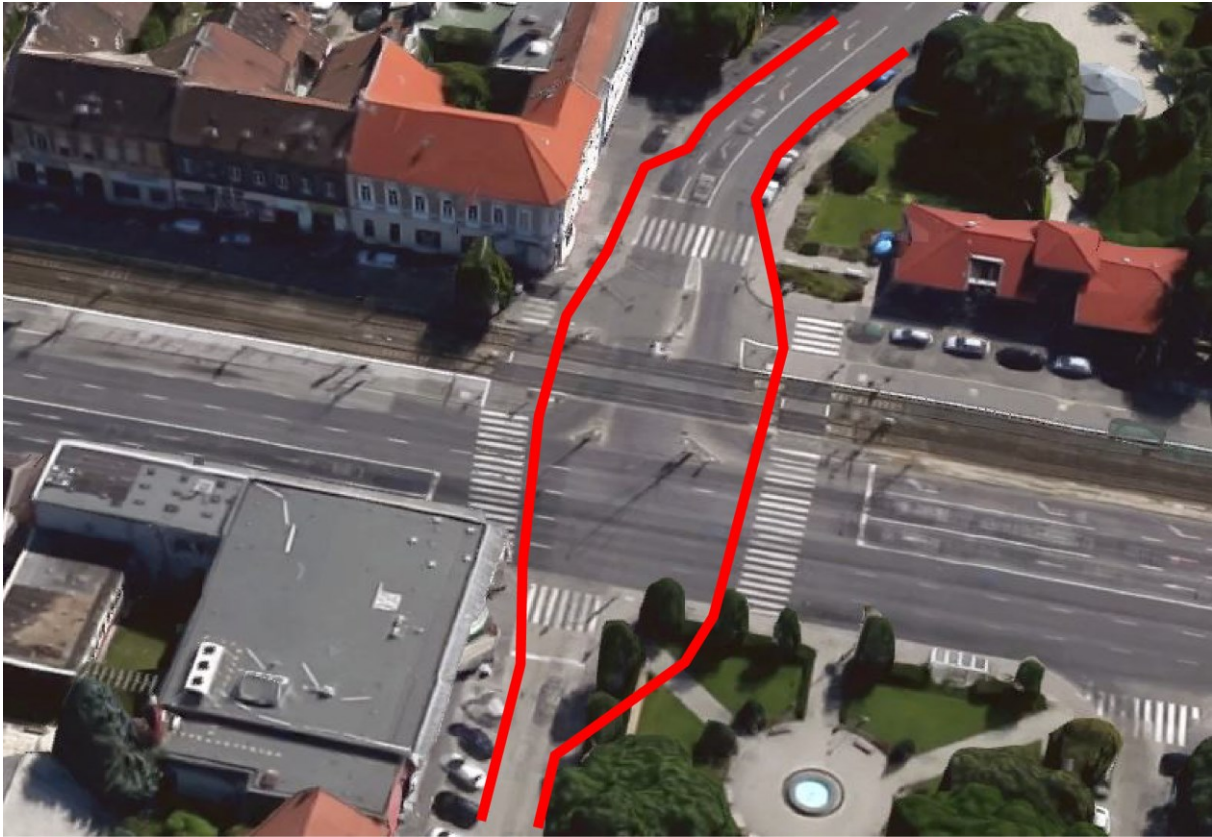
A Táncsics Mihály utcán a Hősök terétől északi és déli irányba eső szakaszon is forgalomcsillapítás volna szükséges (30 km/h), megfelelő számú küszöb kialakításával. Ez a Grassalkovich úttól nyugatra eső szakaszt tárhatja fel kerékpáros szempontból.

##### 1.3. Hősök tere és környezete

A Hősök terén (a Táncsics Mihály utca és a Grassalkovich út között) az északi utat kétirányúsítani kellene a kerékpáros forgalom számára, ehhez a parkolási rend módosítása szükséges. Ezen az útvonalon is 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése javasolt.

A Grassalkovich úton az alábbi módon javasolt a kerékpársávok folytonos átvezetése. A Templom utca felől a kerékpározók HÉV-en való átvezetéséhez a fénySOROMPÓTÓL függő kerékpáros jelzőlámpával lehetséges. (A közúti átjáró keresztmetszete nem teszi lehetővé a kerékpársáv átvezetését, a fénySOROMPÓ költséges átalakítását igényelné.)





A Hősök tere Templom térig tartó szakaszán kétoldali kerékpársáv kialakítása szükséges. Ennek érdekében a nyugati irányú parkolósáv a mellette található, de gyakorlatilag csak a parkolósávot kiszolgáló járdára kb. 1 m igénybevételével feltehető.

A Hősök tere Templom utcán kívül eső szakaszán ajánljuk nyitott kerékpársáv alkalmazását. Ugyan jár autóbusz az útvonalon, de csak ritka, jellemzően 20-30 perces követéssel.

#### 1.4. Kerékpártámaszok telepítése

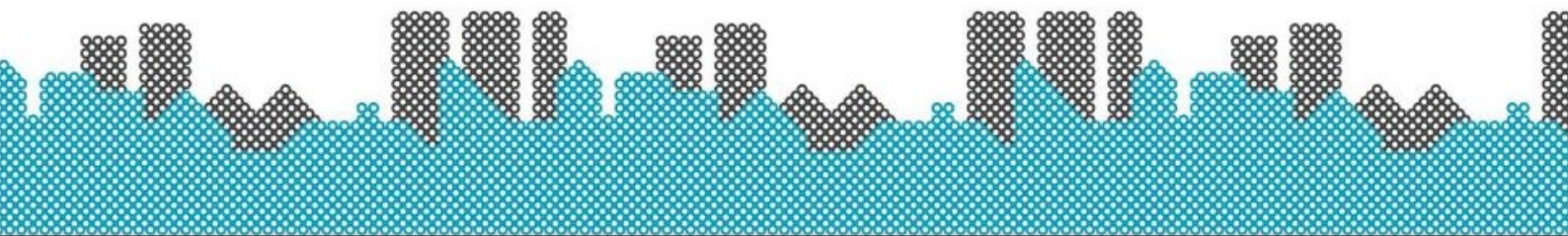
Egy legalább 20-30 helyszínből álló kerékpártámasz-telepítési program ajánlott a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, csomópontoknál.

#### 1.5. Zsellér dűlő

Kicsit délebbre esik, de a Zsellér dűlő kerékpáros átjárhatóságának biztosítása fontos volna a Grassalkovich úton át.

#### 1.6. Grassalkovich út, ütemezett humanizálás és kerékpárosbarát átalakítás

A Grassalkovich úton a 70 km/h emelt sebességet mérsékelni kellene. Első körben 60, utána 50 km/h-ra. A hosszú távú kerékpáros hálózati ábrán ennek az útvonalnak is kerékpárosbarátnak kellene lennie (célszerűen pl. kopenhágai típusú kerékpársáv alkalmazásával).



## 2. Csepel, javasolt híd és környezete

### 2.1. Komp környezete

A híd környezete az EuroVelo nyomvonalhoz kapcsolódik. Az ott meghatározott műszaki tartalom (Hollandi úton kerékpáros nyom, a parton stabilizált burkolatú kerékpárút) megfelelő. (Ezörre azonban az EuroVelo keretében volna szükséges pályázni.)

### 2.2. D14 rév szolgáltatásának fejlesztése

A híd elkészültéig javasolható a rév „telebusz” üzemen történő üzemeltetése vagy az üzemidő bővítése, illetve az indulások sűrítése (szintén bejelentkezés esetén).

## 3. Csepel, belváros

**Fejlesztések elsősorban Csepel belvárosában szükségesek**, amennyiben lehetséges a program keretében, akkor az javasolható.

### 3.1. Kerékpártámaszok telepítése

Csepel belvárosában javasolható egy kb. 30-50 helyszínből álló kerékpártámasz telepítési program megvalósítása.

### 3.2. Főbb útvonalak, kerékpársávok, átjárhatóság

Az ígért HÉV menti kerékpársávok, illetve a keresztirányú kapcsolatok kialakítása sokat javíthat az átjárhatóságon. A Karácsony Sándor utcán a kijelölt gyalogos-kerékpáros övezet fejlesztése, átjárhatóságának javítása (pl. HÉV keresztezés) javasolt. A Károli Gáspár utca kétirányúsítható a kerékpározók számára (a Szent Imre tér mentén akár ellenirányú kerékpárúttal is).

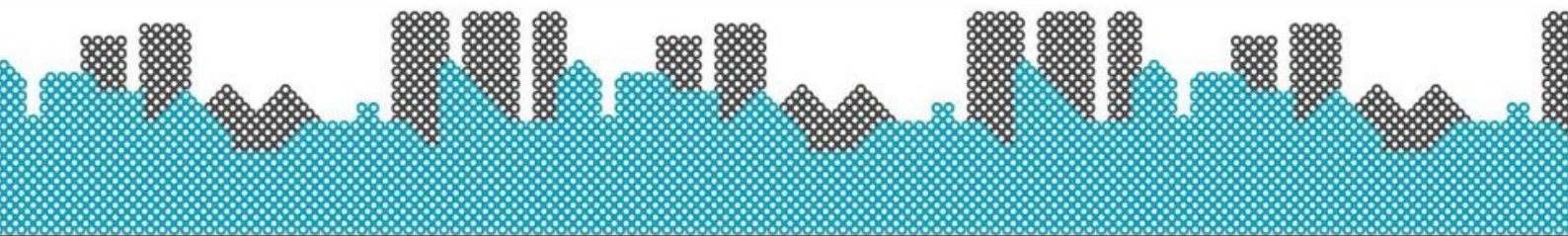
A Táncsics Mihály utcai kerékpársáv megvalósítása javasolt, de szükséges az Ady Endre útig történő elvezetése és a kerékpárúttal való megfelelő kétirányú kapcsolat megteremtése.

A Szent István út Szebeni utca és Kossuth Lajos utca közötti szakaszán szükséges kerékpársáv vagy egyéb irányhelyes létesítmény kialakítása, itt a kerékpáros nyom nem elegendő. Javasolt a terjengős stadion melletti csomópont korrekciója, a gyalogátkelők járdaszinten történő átvezetése (a mellékirányokban).

A stadion menti utca (Béke tér) meglévő kerékpárútjának csomópontjait javasolt forgalomcsillapító küszöbként átépíteni. Északi irányban az úttesten javasolt irányhelyes kerékpársáv kijelölése. A kerékpárút elkanyarodásánál szükséges az úttestre való kapcsolódás megteremtése. A kifizorgalmú utca mentén vezető kerékpárutat javasoljuk megszüntetni, az utcán forgalomcsillapító küszöbök telepítése ajánlott.

A Plútó utca és Akácfa utca csomópontjában csomóponti korrekciók megvalósítását javasoljuk. Déli irányban szükséges egy közvetlen kerékpáros kapcsolat kialakítása a Szabadság utca egykori útpályájával. A csomópontban szükséges valamennyi irányban a kerékpáros továbbhaladás biztosítása.

Az Akácfa utcán önálló kerékpárút építését nem javasoljuk (kerékpársáv jelölhető ki, a nyomvonal



letérésénél középszigettel biztosított közvetett kapcsolattal). A Festő utca és elérése rövid távon támogatható, később a Szabadság utca kerékpárosbarát átalakítása is szükséges lesz.

A Dunadűlő úttal párhuzamosan elválasztott kerékpárút az EuroVelotól függetlenül nem javasolt. Az útszakaszon elsősorban irányhelyes létesítmény kialakítása javasolható, amennyiben szükséges (elsősorban nyitott kerékpársáv).

#### 4. Pestimre központ és környezete

##### 4.1. Kerékpártámaszok telepítése

Egy legalább 10-20 helyszínből álló kerékpártámasz-telepítési program ajánlott a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, csomópontoknál.

##### 4.2. Nemes utca

A Nemes utcán kerékpársáv kialakítása szükséges forgalomtechnikai eszközökkel (útfelújítással összehangolva). Az itt zajló parkolás egyéb módon történő biztosítása szükséges (valamennyi épített parkoló kialakítása is leehetséges az úton). A kerékpársáv folytatása javasolt egy háztömb hosszúságban a Dózsa György utcán. A vasúti átjáró keresztmetszete lehetővé teszi a közúton történő átvezetést.

##### 4.3. Vasút utca

A Vasút utca (szervizút) kerékpárosbarát fejlesztése, kétirányúsítása a kerékpározás számára lényeges beavatkozás. A Nemes utcánál szükséges a vasútállomás felé átvezetni ( a gyalogátkelő mellett ez lehetséges), a Vasút utca déli szakaszához csatlakoztatni, illetve a Nemes utcával való maradéktalan kapcsolatát biztosítani.

#### 5. Soroksár és Pestimre közötti kapcsolat

Javasolt útvonal: Vecsés út – Táncsics Mihály utca – Hősök tere (északi oldal) – Hősök tere – Szikes utca – Vecsés út – Hunyadi János utca – Szálfa utca – Határ utca – Királyhágó utca – Béke tér – Nagybánya utca

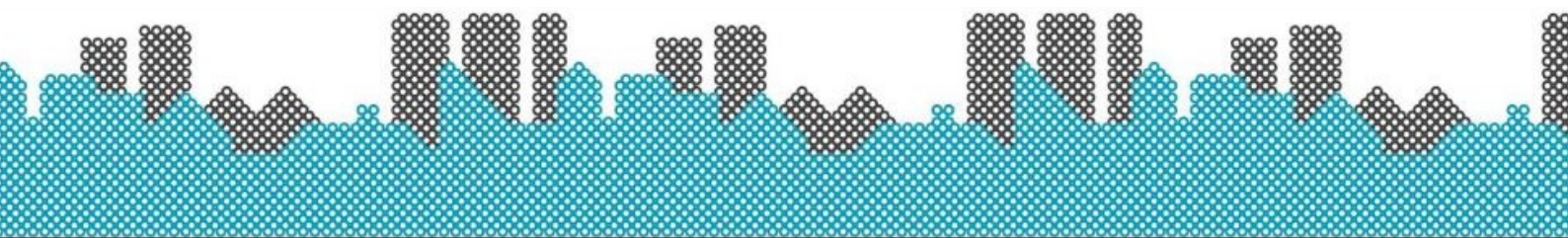
Vecsés út (Szikes utca és a vasút között): a kétoldali padka burkolásával kerékpársáv alakítható ki. Javasolt azonban legalább az egyik oldali nyílt árok burkolása, ekkor a szórványos parkolási igény is biztosítható.

Vecsés út, vasúti átjáró: irányhelyes átvezetés szükséges, a vasúttól keletre eső rövid szakaszon kétirányú kerékpárút nem alakítható ki

Vecsés út (a vasút és a Szerűskert utca között): irányhelyes kerékpársáv kialakítása szükséges az út szélesítésével. A vasúthoz közel rövid támfal építése is szükséges lehet.

A Burma vasút átjárójában VeloStrail elemek alkalmazása szükséges a ferdeszögű keresztezés miatt.

A Vecsés út Szerűskert és Türr István utca közötti szakaszán az irányhelyes kialakítás helyett az út északi oldalán pl. elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút is alkalmazható. Ezen a szakaszon a



kerékpáros nyom elégtelen megoldás (költerületi jellegű úton nagy forgalom, szűk útpálya, nagy sebességek a külterületi jelleg miatt).

A jelenlegi földutas szakaszon elsősorban önálló kerékpárút építése javasolt. Közös használatú aszfaltozott út esetében meg kell gátolni, hogy az út átmenő forgalmat bonyolíthasson (pl. egy ponton teljes lezárás a kerékpáros forgalom kivételével).

A Hunyadi János utcán forgalomcsillapító küszöbök alkalmazása szükséges. A Nagykőrösi út csomópontjában középsziget kialakítása szükséges a Hunyadi utca két oldalán.

A Szálfa utcán a kerékpáros nyom egyéb forgalomcsillapítási beavatkozás nélkül nem megfelelő. Ezen az úton elsősorban nyitott kerékpársáv kialakítása javasolható, ehhez azonban az útpálya felújítása és kismértékű szélesítése szükséges.

Királyhágó utca: ezen az útszakaszon is jelentős a gépjárműforgalom, önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges. A kerékpársáv folytatása, illetve egyéb irányhelyes létesítmény kialakítása javasolt.

A Nagybánya utcán a javasolt kerékpáros nyom megfelelő, 40 km/h sebességkorlátozás javasolható.

## 6. Pestszentlőrinc

### 6.1. Kerékpártámaszok telepítése

Egy legalább 20-30 helyszínből álló kerékpártámasz-telepítési program ajánlott a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, csomópontoknál.

### 6.2. Új temető utca és folytatása

Az út mentén nem javasoljuk az önálló kerékpárút létesítését, illetve ezt kerülgető megoldások alkalmazását. A jelzett útvonalat a kerékpározók nem használják. A fejlesztéssel javasoljuk megvédeni a 42-es villamos fejlesztését, amikor irányhelyes kerékpársáv, kopenhágai típusú kerékpársáv hozható létre.

### 6.3. Lakatos út, vasútállomás elérése

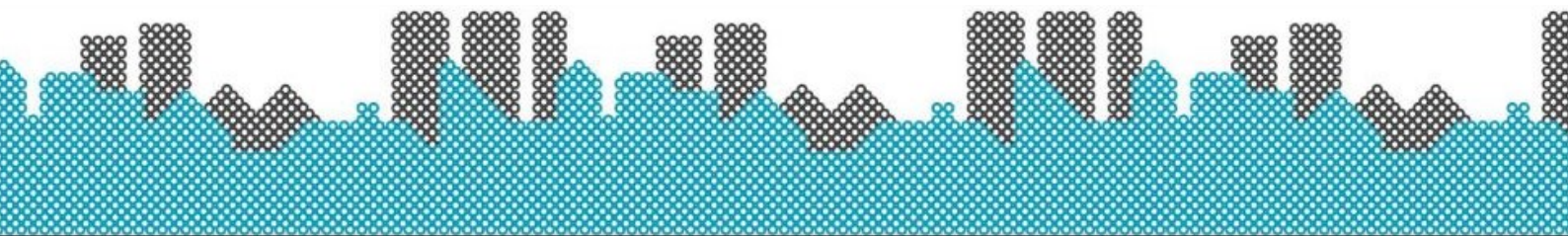
A Margó Tivadar utcai kerékpárúton kisebb korrekciók szükségesek. A túloldali utcákhoz való hiányzó kapcsolatot ki kellene alakítani, egy-két nagyobb csomópontban kisebb középszigetek építhetők.

A Lakatos úton az irányhelyes kerékpársáv kialakítása támogatható, az egyoldali parkolást azonban jelentős hosszban rendezni szükséges (akár fél kerékkal a szegélyen kívüli megállás biztosításával).

A kislevegű jegenye fasoron javasoljuk 40 km/h sebességkorlátozás bevezetését és a terelővonal megszüntetését. A kerékpáros nyom alkalmazása támogatható.

### 6.4. Városház utca-SZTK-Regény utca-Babits Mihály utca-Csévész utca útvonal

A Városház utcai szakasz fejlesztése (kijelölése támogatható). A további szakasz igénybevételét nem javasoljuk (a Csévész utca felől a Thököly útra nem lehet kanyarodni vagy jelentős beavatkozás



szükséges).

A Thököly út fejlesztését javasoljuk (a keresztmetszetben kerékpársáv jelölhető ki a Rózsa utcáig, utána a Nefelejcs utcáig építéssel kétoldali egyirányú kerékpárút, illetve koppenhágai típusú kerékpársáv jelölhető ki, vagy egyszerűen nyitott kerékpársáv is alkalmazható). A Nefelejcs utca és a vasút között a kisépítési útszakasz használható.

A Fedezék utcán nyitott kerékpársáv kijelölését javasoljuk. A Ráday Gedeon utcánál középsziget kialakítása szükséges a Fedezék utca két oldalán (a szükséges helyeken gyalogos átvezetéssel, a kerékpáros forgalom a közúti keresztezésen halad).

A felüljáró alatt a nyomvonalat irányhelyesen szükséges átvezetni és a Csévező úthoz csatlakoztatni. A Móra Ferenc utcától (középszigetes átvezetés) egyoldali kerékpárút is létesíthető.

## 7. Ha belefér a keretbe

Templom utcán irányhelyes koppenhágai típusú kerékpársáv az egyik oldalon, egyirányú kerékpárút vagy koppenhágai típusú kerékpársáv a másik oldalon.

XVIII. Dózsa György utca folytatásában (a lakott területeken belül) kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (elsősorban koppenhágai típusú kerékpársáv) kialakítása.

Kerékpárút építése a Nagykőrösi út mentén a Hunyadi utca és a Méta utca között, illetve a Közdűlő utca felé kerékpárút kapcsolat kialakítása vasúti átjáróval.

## 8. Egyéb

Ferihegyi vasúti kapcsolat fejlesztésében érdemes volna a Felsőcsatári út – Lakatos út tengelyében egy kerékpárral kényelmesen járható aluljárót kialakítani.

## 9. Gyors költségbecslés

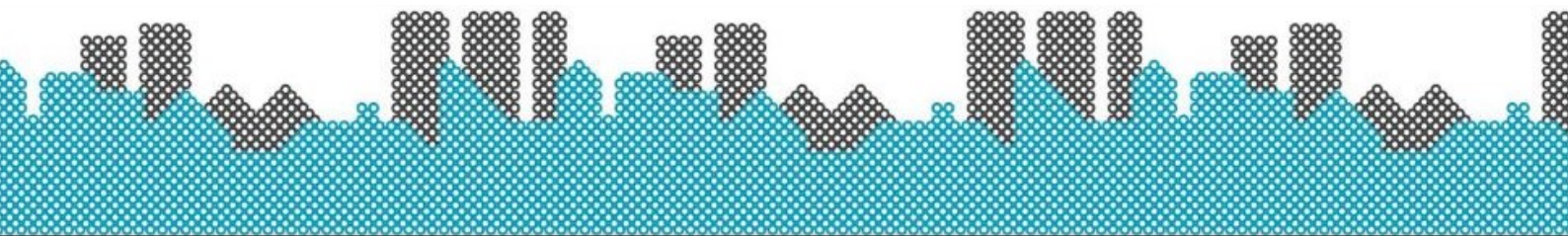
A fenti projektek, beleértve a tartalék elemeket az alábbi összegre jöttek ki:

1227,5 millió forint nettó (1558,9 millió forint áfával) (Dunadűlő út szélesítésével számolva, nyitott kerékpársáv jön létre, a többi projekt a fent leírt tartalommal, valamennyi területben egy kb. 30 millió forint általános forgalomcsillapítási kerettel számolva)

Ha az egész keretösszeget itt kell elkölteni, akkor a többi a belváros irányú kapcsolatokra mehetne. Kispest, Ady Endre út felé csak irányhelyes megoldást tartunk elfogadhatónak. Ha a villamos várhatóan sokáig jegelődik, akkor irányhelyesen (sáv, egyirányú kpút, koppenhágai) érdemes megvalósítani (Baross utcai csomópontban pedig elmenne egy járható középszigetű körforgalom, ha azóta nem jelzőlámpás).

Ha maradna forrás másra, a BUBI bővítésére mehetne... (és a fentieket is meg lehet húzni bőven)

Részletesebben, nettó, millió forint:



Soroksár: 53

Csepel: 253,8

Pestszentimre: 45,5

Pestszentlőrinc: 128,82

Soroksár-Pestszentimre-Pestszentlőrinc útvonal: 489,17

Soroksár, Templom utca: 84,6

Pestszentimre, Dózsa György utca: 69,6

Nagykőrösi úti kerékpárút (Méta utca – Hunyadi utca): 83

Közdűlő utca, átkötés: 20

Ady Endre út felé belváros kapcsolat (az összegzésben nem szerepel): 58,2

