

GÖDÖLLŐ VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

Tsz.: 908/2017.



TERVZSÚRI NYILATKOZAT ALAPJÁN JAVÍTOTT VÁLTOZAT

Megbízó:

G ö d ö l l ő V á r o s Ö n k o r m á n y z a t a

Készítette:

TANDEM Mérnökiroda Kft.

2018. január

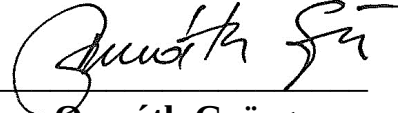
TANDEMMÉRNÖKIRODA Kft.

Postacím: 1300 Budapest, Pf. 4.
Iroda: 1033 Budapest, Polgár u. 12.
Tel.: (1) 368-8343; (1) 368-9063
E-mail: pej.kalman@tandemkft.hu
Web: www.tandemkft.hu

Vezető tervező:


Pej Kálmán
okl. építőmérnök
MMK: KÉ-T/01-5207

Műszaki vezető:


Ozsváth György
építőmérnök
MMK: KÉ-T/13-11403

Tervező:

Nádosy Máté

Tartalom

1	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	5
2	BEVEZETŐ	6
2.1	A kerékpárforgalmi hálózati terv szerepe és célja.....	6
2.2	A kerékpárosbarát település jellegzetességei	8
2.3	A kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzete.....	9
3	HELYZETÉRTÉKELÉS.....	10
3.1	Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása.....	10
3.2	Vizsgált terület bemutatása	14
3.2.1	<i>Forgalomvonzó létesítmények</i>	18
3.3	A kerékpáros közlekedés általános szerepe.....	22
3.4	A kerékpáros közlekedés helyzete.....	24
3.4.1	<i>A vizsgálati terület kerékpározhatósága</i>	24
3.4.2	<i>Közutak forgalomnagysága.....</i>	26
3.4.3	<i>Hiányzó hálózati kapcsolatok.....</i>	28
3.4.4	<i>Egyirányú forgalmi rendű utcák.....</i>	29
3.4.5	<i>Baleseti adatok</i>	32
3.4.6	<i>Kerékpár parkolás, multimodalitás</i>	34
3.4.7	<i>Kerékpáros útirányjelző táblarendszer</i>	37
3.4.8	<i>Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények.....</i>	38
3.4.9	<i>Értékelés és problématerkép.....</i>	38
3.5	Közbringa	40
3.6	Szervezeti-működési háttér	40
3.7	A fejlesztési terület kijelölése.....	41
4	A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE.....	43
4.1	Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz	43
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei	43
4.3	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	44
4.3.1	Alapelvek.....	44
4.3.2	Javasolt tervezési paraméterek	45
4.3.3	Alkalmazható létesítmények	46
4.3.4	Csillapított forgalmú övezetek:	48
4.3.5	Egyirányú forgalmú utca ellenirányú kerékpáros forgalommal	50
4.3.6	Egyirányú forgalmú utca csomóponti környezetének kialakítása	51

4.3.7	Kerékpárosbarát forgalomtechnikai átalakítások, korrekciók	51
4.3.8	Jelzőlámpás csomópontok	52
4.4	Kerékpáros adatgyűjtés	52
5	A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA	53
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	53
5.1.1	I. ütem (VEKOP pályázati ütem):	53
5.1.2	II. ütem	55
5.1.3	III. ütem	63
5.2	Közbringa	82
5.3	Szervezeti-működési háttér	82
5.4	Kerékpáros adatgyűjtés	83
5.5	Kísérő intézkedések	83
6	MEGVALÓSÍTÁS	85
6.1	Ütemezés, több fázisú intézkedési terv	85
6.2	Források	91
7	JEGYZÉKEK	92

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Gödöllő város kerékpárforgalmi hálózatának készítése során arra törekedtünk, hogy az eddigi városi önerős beruházások során kialakított és fejlesztett hálózati elemeket és fejlesztési elveket folytassuk.

A hálózati terv készítésénél az alábbi alapelveket vettük figyelembe:

- A KRESZ szerint a kerékpár jármű, a kerékpáros járművezető.
- A kerékpárosok döntően ugyanazokat az úti célokat tekintik céljaiknak a kerékpározás során, mint amelyeket egyébként is annak tekintenének, ezért a kerékpárosok közlekedését a lehető legegyszerűbb nyomvonal kialakításával célszerű megvalósítani.
- Nem zárható ki a kerékpáros egy útszakasról csak azért, hogy a gépjárműhasználóknak kedvezőbb feltételeket biztosítsunk, mindaddig, amíg veszélyeztetve nincs a biztonságuk.
- A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos kutatások azt mutatják, hogy a mindennapi kerékpározást nagyon jelentős mértékben befolyásolja az a tény, hogy vannak-e kerékpártámaszok a szükséges helyeken. Mivel a kerékpárforgalmi fejlesztések legfontosabb célja az, hogy nagyobb mértékben használják a kerékpárokat, ezért kerékpártámaszok telepítése is szükséges, melyben a város szintén komoly eredményeket ért már el.

Fenti alapelvek szerint a településen átmenő 2104. jelű országos közút mentén néhány éve elkezdett infrastruktúra fejlesztés folytatása és a ráhordó környező nyomvonalak kialakítása vált elsődleges feladattá és támogatott beruházássá. Ez az egyik legfontosabb fejlesztési javaslat, mely a nagy forgalmú útpálya kerékpáros átjárhatóságát teszi lehetővé.

A helyszíni vizsgálat alapján megállapítható, hogy a gépjárművek relatív gyorsajrással közlekednek. Az ezzel kapcsolatos szakirodalom szerint egy baleset várható kimenetelének súlyossága nagymértékben függ a gépjármű sebességétől. Ezért általános javaslatunk az, hogy a településen csökkenteni szükséges a gépjárművek sebességét. Ezt részben a település egyes részein kialakítható zóna 30-as sebességkorlátozású területek kialakításával javasoljuk elérni. A csillapított területek mentén meglévő, vagy kialakuló gyűjtő- elosztó utakon azonban nem tiltható meg a kerékpározás. Alapvetően a kerékpárosok jelenlétének jelzésére és pozicionálásra szükség van.

A kerékpáros infrastruktúra fontos részének tekintjük tehát a kerékpártámaszokat, mert ezek léte, vagy nem léte jelentős kihatással bír a kerékpározásra. A városban már korábban is nagy számban létesültek kerékpáros támaszok, de ezeket egyéb helyeken is telepíteni javasoljuk.

A megvalósítás ütemezésében elsődlegesnek a Dózsa Gy. út menti, a Haraszi és a Thegze u.-Berente u. hálózati jelentőségű kerékpáros útvonalak kialakítását.

Ezen kívül a területi és a vonali sebességcsökkentések bevezetését javasoljuk, mivel ez nagyon kis költséggel megvalósítható, ugyanakkor jelentősen javíthat a kerékpározás és a forgalombiztonság feltételein.

2 BEVEZETŐ

Az elmúlt évtizedekben bebizonyosodott, hogy az egyéni gépjárműhasználat előtérbe helyezésével a közlekedési igények nem elégíthetők ki a városlakók életminőségének romlása nélkül. A fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése jelentette és jelenti a világ minden táján a megoldást. Ennek egyik lehetséges módja a kerékpáros közlekedés lehetőségeinek megteremtése, illetve fejlesztése.

2.1 A kerékpárforgalmi hálózati terv szerepe és célja

A terv célja – a Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program támogatási keretein belül – olyan kerékpáros infrastruktúra fejlesztések lehetőségeinek és szükségességének feltárása, amely Gödöllőn elősegíti a mindennapos közlekedési célú utazások során a kerékpáros közlekedési módot választók részarányának növelését. A tervezéssel érintett hatásterület közlekedési úthálózatának kerékpáros baráttá alakításával hozzájárulva az élhetőbb és fenntarthatóbb városi környezet kialakulásához, valamint az alacsonyabb károsanyag-kibocsátáshoz.

A hálózati tervezés feladata a hatásterületen belül megvalósítani a megfogalmazott célokat, feltárni a megvalósítást akadályozó tényezőket, és javaslatokat adni a szükséges beavatkozások jellemzőiről, előkészítve a részletes tervezést és a kivitelezést.

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felülvizsgálata, új létesítmények kijelölése, a kerékpáros közlekedési úthálózat biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározhatósági szempontjainak áttekintése. A hálózati terv alapján előkészített beruházások eredményeként a város közlekedési úthálózata kerékpárosbaráttá válik.

Elemzések:

A tervezési folyamatban vizsgálatok és elemzések készültek a kijelölt terület kerékpározhatóságára vonatkozóan. A feltárt hiányosságokat problématérkép ábrázolja. A baleseti adatok, okok, és helyszínek vizsgálatával több kritikus baleseti típus szituáció feltárára került.

- A közutak forgalomnagysága a fő- és gyűjtő utak mentén nehezíti a kerékpározást.
- A vizsgált terület kerékpárforgalmi hálózata hiányos, a kapcsolati és folytonossági hiányok pótlása fontos feladat.
- A számos egyirányú utca jelentős része a kerékpárosok számára is (indokolatlanul) egyirányú, így akadályozó tényező.
- A csillapított sebességű és forgalmú területeken alkalmazott sebességcsökkentő eszközök többnyire nem „kerékpárosbarát” kivitelűek.
- A hálózatosságot és a kerékpáros átjárhatóságot számos helyen zsákutcák, elzárt területek, lépcsők korlátozzák.

Zónák, övezetek

- A tervezett hálózatfejlesztés részeként összefüggő, nagyobb lakóterületek lehatárolásával védett, csillapított övezetek alakulnak ki. A lehatárolt és forgalomtechnikai eszközökkel kijelölt, korlátozott sebességű övezetek, vagy lakó- pihenő övezetek kialakítása a kerékpározás feltételeinek javítása érdekében a kerékpárosbarát hálózat fejlesztés részeként valósítandók meg.
- A hálózatfejlesztés fontos elemei a csökkentett sebességű, vagy korlátozott behajtású zónák, övezetek. A projekt hatásterületén belül több fajtája is üzemel a csillapított

forgalmú övezeteknek, melyek a kerékpározhatóság feltételeit teljesítik. A hatásterületen belül a 30 km/h csökkentett sebességű övezet, illetve a lakó- pihenő övezet alkalmazása hatékony módja a nagyobb összefüggő kerékpárosbarát hálózat kialakításának. A projekt fejlesztési területén belül új csillapított forgalmú övezetek kijelölése is megvalósul.

Főhálózati elemek

- A magasabb rendű gyűjtő, elosztó jellegű nyomvonalak már kijelölt, jelzett, irányított és szabályozott kerékpáros forgalmú útvonalak, melyeken a projekt keretében útirányjelzés és figyelmeztető, megerősítő útburkolati jelek kihelyezése valósul meg.
- Megvalósulnak jelentősebb építési beavatkozások is, melyek a frekvenciánál nagy forgalmú, terhelt útpályák mentén, a kerékpárosok forgalombiztonságának növelése érdekében szükségesek.
- Arra alkalmas helyszíneken kerékpársávok, önálló kétirányú kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak épülnek.

Forgalomtechnikai- és kisbeavatkozások:

- A kislevegalmú, kerékpározásra alkalmas útpályákon a kerékpáros a közúti forgalom részeként közlekedik, itt a forgalombiztonság növelése és a kerékpározhatóság feltételeinek megteremtése érdekében forgalomtechnikai és kisebb építési beavatkozások valósulnak meg.
- A kerékpárosok fokozott jelenléte szükségessé teszi a hálózaton belül érintett jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok felülvizsgálatát is – figyelembe véve a kerékpározási igényeket –, előretolt felálló helyek kialakítását és a kerékpárral átjárhatóság javítását. Lehetőség lesz egy új jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont kialakítására is.

Ellenirányú kerékpározás:

- A fejlesztési területen a kerékpárral átjárhatóság és hálózatoság javítására valósul meg az arra alkalmas egyirányú forgalmú útpályákon az ellenirányú kerékpározás engedélyezése, növelve ezzel a város kerékpározható útszakaszainak számát.

Kiegészítő tevékenységek

- A projekt fontos része a szemléletformáló tevékenység folytatása, nemcsak a fejlesztési területen belül, hanem a teljes város célközönségét elérve. Célközönségnek tekintve a kerékpárral, gépjárművel és gyalogosan közlekedőket egyaránt.
- Cél a különböző közlekedési módok együttműködésének javítása, a kerékpározás népszerűsítése és a rendszeresen kerékpárt használók számának növelése. Kiemelt célcsoport a gyermekek köre, akik között iskolai keretekben valósítandó meg a helyes kerékpárhasználat és közlekedés szabályainak oktatása az alapvető karbantartási és szerelési ismeretekkel együtt.

2.2 A kerékpárosbarát település jellegzetességei

Fogalom meghatározás:

Kerékpárosbarát: Olyan tevékenység, hely, illetve létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és azok kielégítését (minősített módon) megvalósítja.¹

Egy település kerékpárforgalmi hálózatfejlesztésének javaslatai elsősorban azt célozzák, hogy a település kerékpárosbaráttá alakításával elősegítse ezen egyre népszerűbb és országsszerte előszeretettel használt közlekedési mód erősödését és a közlekedési ágak közötti szerepének kiemelését.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése magával hozza a kerékpárral megtett utazások számának növekedését, csökkentve ezzel a gépkocsiforgalom okozta környezeti terhelést. Továbbá a kerékpár sokkal kevesebb helyet vesz igénybe az utakon, így adott keresztmetszetben nagyobb forgalom tud lebonyolódni.

- A kerékpár nem szennyezi a környezetet, hiszen a legtisztább energiával üzemel: izomenergiával. Ezért kell előnyt adni neki azokkal a közlekedési eszközökkel szemben, amelyek káros anyag kibocsátásukkal szennyezik a környezetet, károsítják az emberek egészségét, és nehezítik a városi létet.
- A kerékpározás nagyfokú szabadságérzetet nyújt, szemben a zsúfolt tömegközlekedési eszközökkel.
- A kerékpáros nem függ utastársaitól. Mivel egyedüli utasa kerékpárjának, akkor indul el útjára, amikor ő indulni akar. Ezért a kerékpáros jobban tud gazdálkodni idejével is.
- A kerékpár bármilyen forgalmi helyzetben rugalmas – a forgalmi dugók, fizikai akadályok kikerülhetők a kis helyigényű kerékpárral –, míg az autók, buszok a forgalmi akadályokra érzékenyek, jelentősen késhetnek.
- Ezek eredményei, hogy egy adott kerékpárral történő utazás menetideje igen nagy pontossággal kiszámítható, ezért a legmegbízhatóbb, legpontosabb helyi közlekedési forma.
- Kerékpárral közlekedve idő takarítható meg.
- A kerékpárost nem éri a forgalmi dugók okozta stressz helyzetek, a kényszerű vesztéglés tehetetlen dühe.
- A kerékpár nagyszerű találmány, mert kerékpározni a leghatékonyabb nem-motorizált mozgásforma, ezért kerékpározik sok idős ember is, akik számára már a buszmegállóig való gyaloglás is óriási teherterhelés lenne.
- A kerékpár „háztól házig” visz, ezért a legkényelmesebb közlekedési forma városban.

¹ VEKOP-5.3.2-15 segédletek m12 Vonatkozó jogszabályok és fogalomjegyzék

2.3 A kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzete

Általános jelenség, hogy az emberek számára egyre fontosabb lesz az élet minősége. Az élet minőségét pedig döntően befolyásolja a közlekedési rendszer. A nálunk gazdaságilag fejlettebb országokban a közlekedési rendszer szerves, integrált részét képezi a kerékpáros közlekedés. Ezekben az országokban közlekedési eszköznek tekintik a kerékpárt, a nagyobb városokban nagyon jelentős, 10-60%-os részarányt képvisel a kerékpáros forgalom (pl.: Hollandia). Az elmúlt, nagyjából egy évtizedben a hazai kerékpáros közlekedés és annak kultúrája a kezdeti nehézségeket leküzdve fejlődésnek indult. A kerékpárt újra felfedezték és használják a közlekedők. A modal split lassan változik. A fejlesztési célokban megfogalmazott 10%-os kerékpár használati részarány elérése már nem tűnik lehetetlennek.

A forgalom fejlődésére vonatkozó előrejelzések korábban a kerékpárforgalom eltűnésével számoltak. Az országos útvonalak forgalomszámlálási adatai azt mutatták, hogy a kerékpáros forgalom csökken, a gépjármű forgalom pedig nő, vagy stagnál. Ebből azt a téves következtetést vonták le, hogy a kerékpározásra nincs igény. Ennek egyik oka az is, hogy a kerékpározásra nem csak a közutakat használják, de erre vonatkozóan nincsenek forgalomszámlálási adatok. A kerékpározási igényeket nem visszaszorítani kell, hanem a lehetőséget kell biztosítani.

A kerékpárosok azonban soha nem tűntek el teljesen. Vidéki kis- és közepes nagyságú településeken a kerékpár soha nem játékszer volt, hanem közlekedési eszközként használták és használják ma is. A gyakran elégtelen közösségi közlekedés miatt és a saját személygépkocsival nem rendelkezők egyedül a kerékpárral tudnak nagyobb távolságokat megtenni. A gyermekeket ezzel viszik óvodába, iskolába, ezt használva intézik ügyeiket.

Mára a közlekedési szakma jelentős paradigma váltásának és a kerékpáros közlekedésben rejlő kedvező lehetőségeknek köszönhetően ez a játék- és sportszer közlekedési eszközzé kezd válni.

Ma már a forgalom fejlődésére vonatkozó előrejelzések a kerékpárforgalom nagymértékű erősödését mutatják. A kiépülő kerékpárforgalmi hálózatok összefüggő rendszere olyan forgalomvonzó létesítmény, ami a kerékpáros kedvet és az igényeket jelentősen megnöveli. A már elkészült és egymással összefüggő szakaszok tapasztalatai alapján nemcsak megnő a kerékpárosok száma, de mellettük egyéb szabadidős sportok képviselői is megjelennek a kerékpárforgalmi létesítményeken.

Hosszú távon azt lenne célszerű elérni, hogy a közlekedők saját belátásuk és döntésük alapján választani tudjanak a közlekedési ágak között, és választásukkal tudatában legyenek annak, hogy azzal milyen mértékben terhelik a környezetet.

A kerékpáros létesítményeken a forgalom megjelenése eltérő igények szerint alakul, az eltérő igényekhez igazodva a kerékpárforgalmi hálózatoknak más-más rendszerelemeket és szempontokat kell tartalmaznia.

A kerékpározásra megvan az igény, a megfelelő feltételeket kell biztosítani.

3 HELYZETÉRTÉKELÉS

A város teljes kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a meglévő úthálózathoz hasonló hierarchiai rend szerint épül fel, hiszen a kerékpárosok ugyanazon úti célok irányában szeretnének közlekedni, mint más közlekedési eszközhasználók. Az alsórendű hálózati elemeken (jellemzően a csillapított sebességű illetve forgalmú övezetek kisforgalmú lakóutcák, szerviz utak,) különösebb beavatkozás nélkül lehet kerékpározni.

A tervezett hálózatfejlesztés részeként összefüggő, nagyobb lakóterületek lehatárolásával védett, csillapított övezetek alakíthatók ki. Az ilyen lehatárolt és forgalomtechnikai eszközökkel kijelölt 30 km/h korlátozott sebességű övezetek, vagy lakó- pihenő övezetek kialakítása a kerékpározás feltételeinek javítása érdekében a kerékpárosbarát hálózat fejlesztés részeként valósítandók meg.

A magasabb rendű gyűjtő, elosztó jellegű nyomvonalak már kijelölt, jelzett, irányított és szabályozott kerékpáros forgalmú útvonalak, melyek útirány jelzések alkalmazását igénylik. Ezek a nyomvonalak kisforgalmú útpályák felhasználásával kerülnek kijelölésre, a kerékpáros a közúti forgalom részeként közlekedhet, a forgalombiztonság növelése és a kerékpározhatóság feltételeinek megteremtése érdekében forgalomtechnikai beavatkozások szükségesek.

A nagy forgalmú útpályák mentén a kerékpárosok védelme érdekében jelentősebb beavatkozások szükségesek. Kíváncsú a kerékpárost integrálni a közúti forgalomba, olyan forgalomtechnikai megoldásokkal, melyekkel biztonságossá tehető a kerékpárosok számára az adott útvonal. Azokon a helyszíneken, ahol erre nincs mód, a kerékpáros forgalmat el kell különíteni a gépjármű forgalomtól, különös gondot fordítva itt is a forgalombiztonságra. Az ilyen jellegű nyomvonalak rendszerint építési beavatkozásokkal valósíthatók meg.

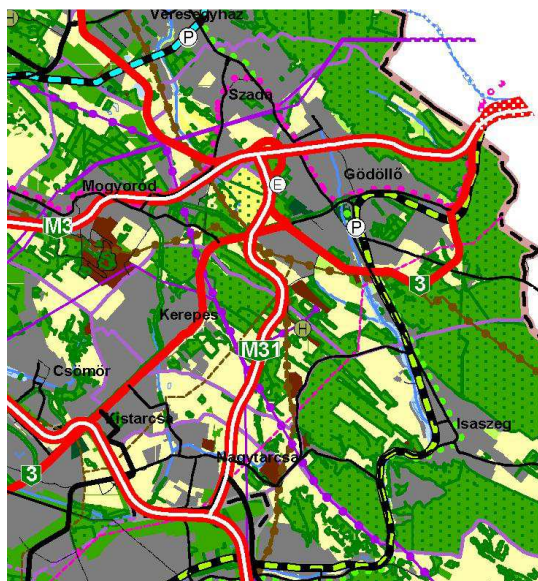
Gödöllő város teljes kerékpárosbaráttá tétele még pályázati forrásokból is csak ütemezetten valósítható meg. A költségek mellett tekintettel kell lenni arra is, hogy a megvalósítás folyamata időigényes, mind az előkészítés, mind a kivitelezés egy jelentős hálózat esetében évekig is eltarthat.

3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

Az Országos Területrendezési Terv

A 2003. évi XXVI. törvény (amelyet azóta többször is módosítottak) 1/6-os melléklete ismerteti az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit. Gödöllő vonatkozásában jelzi az országos kerékpárút törzshálózathoz tartozó Budapest – Mogyoród – Szada – **Gödöllő** - Valkó útvonalat illetve a térségi kerékpárút-hálózathoz tartozó Veresegyház – Szada – **Gödöllő** – Isaszeg nyomvonalat.

Jelentős közlekedési hálózatfejlesztési elem a 3. sz. főút és a 2104. j. út elkerülő nyomvonalának ábrázolása. A két országos közút kiemelten magas tranzit forgalmat bonyolít le, mely a városi átkelési szakaszokat terheli. Az országos tervben szereplő elkerülők kialakítás nagy hatással lehetne a kerékpáros közlekedés fejlesztésére is. Az átmenő forgalom csökkenése elősegíthetné a kerékpárhasználat részarányának emelkedését.



1. ábra Országos Településrendezési Terv részlete (Gödöllő)

Gödöllő Településszerkezeti Terve

A szerkezeti terv ide általánosságban meghatározza a közlekedés-fejlesztési prioritásokat. A nagymennyiségű átmenő forgalmat az elkerülő utakra kell terelni. E nélkül a belső hálózaton valószínűleg magas igényeket kellene kielégíteni. A városon jelenleg nagy átmenő forgalom halad keresztül. Észak-déli irányban a Budapest körüli agglomerációs gyűrű forgalma a Dózsa György utat terheli, kelet-nyugati irányban a 3-as főút forgalma halad át a városközponton. A belső úthálózat hiányzó strukturális elemeit (forgalmi- és gyűjtőút hálózat) hálózattá kell fejleszteni. Védett gyalogos területeket kell kialakítani. A város kész Tömegközlekedési koncepcióval is rendelkezik, amelynek bevezetését 2009-től megkezdték. Ennek lényege, hogy a jelenlegi sugaras rendszer helyett (ami mindenkit átszállásra kényszerít a városközpontban) átlós rendszer lép életbe és a városközpontban menetrendszerűen egy időben megjelenő járatok között jó átszállási lehetőséget teremtet. Forgalomcsillapított területek A kerékpáros közlekedés fejlesztését több ütemre bontja. Első ütemben a hálózat vázát képező legfontosabb tengelyeket javasoljuk kiépíteni és a legfontosabb úti célokat (iskolák, lakótelepek, intézmények) a hálózatra rákötni. A későbbi időszakban lehet a hálózat besűrűsítését elvégezni.

Új útfejlesztések a város belső hálózatában

Az M31-es autópálya megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

- Régi 3-as út és csomópontjainak bővítése.
- Az M3-as autópálya lehajtójával szemben tervezett út.

Az elkerülő út Isaszegi útig terjedő szakaszának megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

- A Kenyérgyári út – Haraszi út összekötése az elkerülő úttal.
- Kapcsolat az elkerülő úttal a Táncsics Mihály utca vonalában.
- Kapcsolat az elkerülő úttal a Széchenyi utca vonalában.
- Az elkerülő út és a Repülőtéri út csomópontjának kialakítása, valamint a Repülőtéri út szélesítése.
- Az elkerülő út és a Vásártéri út kapcsolatának kialakítása.

- Ha a teljes nyugati elkerülő út megépül, akkor lezárható lesz az Ady Endre sétány kastély előtti szakasza.

Néhány – erre az időszakra ugyancsak aktuálissá váló - belső fejlesztés:

- A Széchenyi utca és a Mátyás király utca összekötése.
- Röges utca meghosszabbítása a Rét utcáig.
- A Vasvári Pál utca kiépítése.
- Az Őz utca kiépítése és meghosszabbítása a Klapka utcáig, a vasúti aluljáró lehetőség szerinti bővítésével.

Gödöllő Város Közlekedési Konceptiója (2006. elavult)

A város gyalogos rendszere kialakulatlan, nincs egyértelműen gyalogosok számára kijelölt sétálóútvonal/terület a szabályozatlan parkolás miatt.

A balesetveszélyes csomóponti környezetekben számos kijelölt gyalogos-átkelőhely hiányzik, amit pótolni kell akár a csomópont átalakítás előtt is.

A Konceptió a kerékpárhálózat hiányára hívja fel a figyelmet, illetve megemlíti, hogy jelentős igény van a biztonságos kerékpározás lehetőségére (lakossági megkeresések alapján). Nincs kiépített/kijelölt kerékpáros útvonal az iskolák, közintézmények és tömegközlekedési megállóhelyekhez.

Két irányt javasol a Dózsa György út menti gyalog- és kerékpárút továbbvezetésére:

- a Bíróság előtti szakaszon a túloldali leállósáv megszüntetésével a Bíróság felőli járda szélesíthető és végigvezethető rajta a kerékpárút.
- körbe kell kerülni a Kazinczy F. körút, Rákos patak partján tervezett út nyomvonalán a városközpontig. Ez utóbbi megoldás szerepel a területtel kapcsolatos rendezési tervben is.

Gödöllő, Dózsa György út menti gyalog és kerékpárút kiviteli terve

A tervezett nyomvonal jellemzően meglévő, jogilag az 2104. j. országos közút területén halad. A kerékpárút nyomvonala a Körösfői Kiersch Aladár utca és a Széchenyi u. között megépült. A Széchenyi út – Haraszi út között illetve a Körösfői K. Aladár u. – Szabadság tér közötti szakaszon kiviteli terv áll rendelkezésre.

A tervek a kiemelkedően nagy forgalmú országos közúttól elválasztott kerékpárút illetve gyalog- és kerékpárút kialakítását tartalmazzák. A tervezést több körös egyeztetési folyamat és koncepcióterv készítés előzte meg, mely során részletesen megvizsgálásra került a meglévő infrastruktúra fejlesztésnek minden lehetősége. Több különböző változat elemzésének eredménye a kiviteli tervekben szereplő megoldás, mely a helyi viszonyoknak leginkább megfelelő megoldást tartalmazza.

Folyamatban lévő fejlesztési tervek

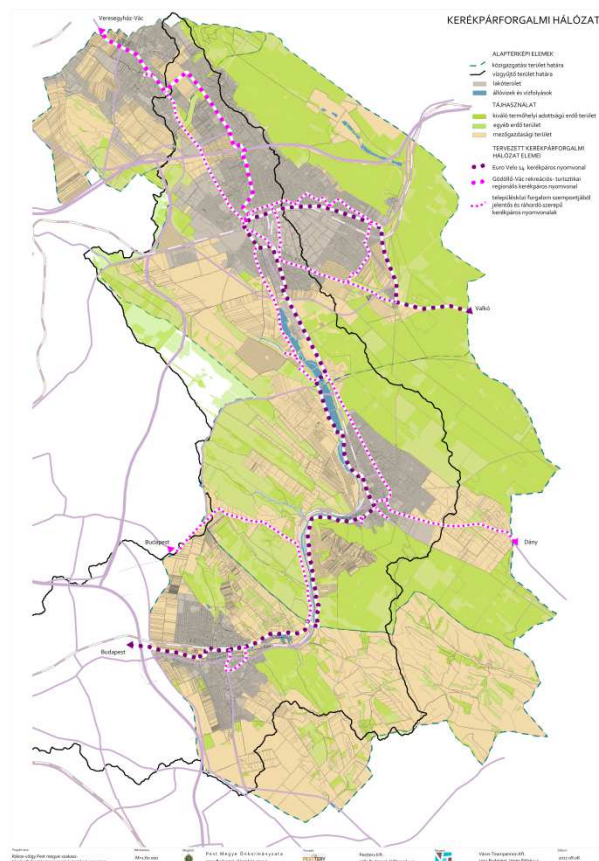
Rákos-Hatvan vasútfejlesztési projekt (tervezett megvalósítás: 2020-ig.):

- Az Egyetem megközelíthetősége egy új aluljáróval bővül (tolósínek alkalmazása a lépcsők mentén a kerékpárosok számára).
- Az Esze Tamás út – Alvég utca/Sík Sándor utca vonalában új szintbeli gyalogos-kerékpáros átvezetés kerül kialakításra hiánypótló jelleggel. A napi használatban a helyszín biztosítás nélküli illegális átjáróként funkcionál, nagy igény van a kiépítésére.

- Különszintű átvezetés kerül kialakításra a Köztársaság úti és a 80a jelű vasútvonal keresztezésének kiváltására. Megszűnik a jelenlegi szintbeli vasúti átjáró, a felül járón és a hozzávezető útpályákon a kerékpáros forgalom már terv szinten figyelembe vételre került.

Rákos-Patak Völgye – Pest megyei szakasz; Térségfejlesztési Konceptió és Stratégiai Program (EUROVELO 14)

- Rákos-patak menti kerékpározás lehetősége, illetve ezáltal a térségi kapcsolatokat erősítő turizmusfejlesztés, Gödöllő-Isaszegi tavak kerékpáros elérésének lehetősége koncepciótervi szinten került kidolgozásra.
- Vác – Gödöllő kerékpárút a Dunától Dunáig húzódó nagytérségi kerékpáros kapcsolat régi fejlesztési elképzelés, mely több település és Megyei összefogás eredményeként valósulhatna meg. Készült korábban tanulmányterv is a nyomvonal megvalósíthatóságának vizsgálatára, illetve jelenleg koncepciótervi elképzelésként került újra előtérbe.
- EuroVelo 14 nyomvonal egy útvonal kijelölési koncepció, mely érinti Gödöllő területét, ma az európai kerékpáros túraútvonal részeként nem létezik ilyen nyomvonal. Az EuroVelo útvonalak közül a páratlan számmal jelöltek észak-déli irányúak, a páros számmal jelöltek kelet-nyugat irányúak, vagy körutak. Hivatalosan 15 útvonal van kijelölve, és 17 van számozva, de a 14 és a 16 még nincs kiosztva, a Gödöllőt érintő útvonal koncepció lehet akár az EV14 része a jövőben.



2. ábra Rákos-patak Völgye (konceptió részlet) Pestterv Kft.; Város-Teampannon Kft.

- A terv integrálja az alsóparki szakasz mederrendezésének és városi biodiverzitás-tanösvény létrehozásának korábbi elképzeléseit. Az Alsópark teljesen újragondolt felhasználása a terület rekonstrukciójával valósítható meg, mely során az egybefüggő városi zöldterület és a rendezett vízfelület a városi rekreációs tevékenységes új színtere lehet. A tervben tanösvény, vizes élőhelyek, új sétányok, két új híd és látogatóközpont mellett a kerékpáros kapcsolatok is szerepet kaptak.

Városi koncepció (2012.)

- Az Arborétum és Gépgyár megközelítése a meglévő, Isaszegi út menti félkész kerékpárút felhasználásával 2012. évben készült koncepcióterv alapján kijelölt nyomvonal, mely az Isaszegi út mentén a tavak és Isaszeg megközelítését is szolgálhatja. (Részletesebb vonalvezetés leírása a 4.1 fejezetben)

3.2 Vizsgált terület bemutatása

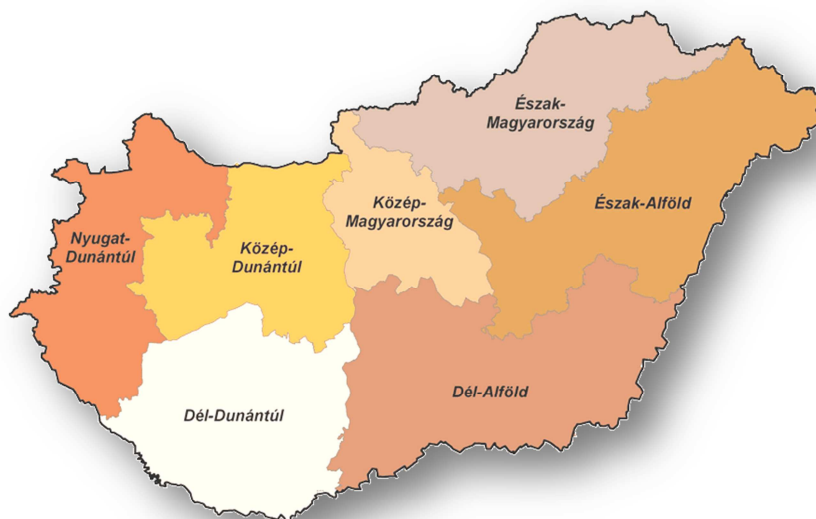
A vizsgált terület teljes egészében lefedi Gödöllő Város lakott területét, illetve a környező Ipari területeket.

A vizsgálati terület lehatárolása:

Homoki Nagy István utca - Liget utca – Galagonya utca – Fűzfa utca – Hegy utca – Perczel Mór utca – Vasvári Pál utca – Kereszt utca – Szarvas utca – Panoráma utca – Erdőszél utca – Damjanich utca – Hétház utca – Harmat utca – Szivárvány utca – Nádas utca – Havas utca – Klapka köz – Rónai utca – Pipacs utca – Mária utca – Ipolyság utca – Bessenyei György utca – Esze Tamás utca – Isaszegi út a Gödöllői gépgyárig - Vásár utca – Repülőtéri út – Lovas utca – Tessedik Sámuel utca – Szabadság út 27+382 km szelvényénél lévő körforgalom - Táncsics Mihály út

Gödöllő alapadatai

Gödöllő a Közép-Magyarországi régióban található, önálló önkormányzattal rendelkező város. Pest megyéhez és a Gödöllői járáshoz tartozik.



3. ábra Magyarország régiói

Területe két nagyobb településrészre osztható: Központi belterület és Külterület. A külterület részei: Arborétum, Babatpuszta, Boncsok, Gödöllői gépgyár, Gulyástanya, Kecskés, Kütteltanya, Marikatelep, Méhészet, Nagyremete, Perczel Mór utca, Szárítópuszta.



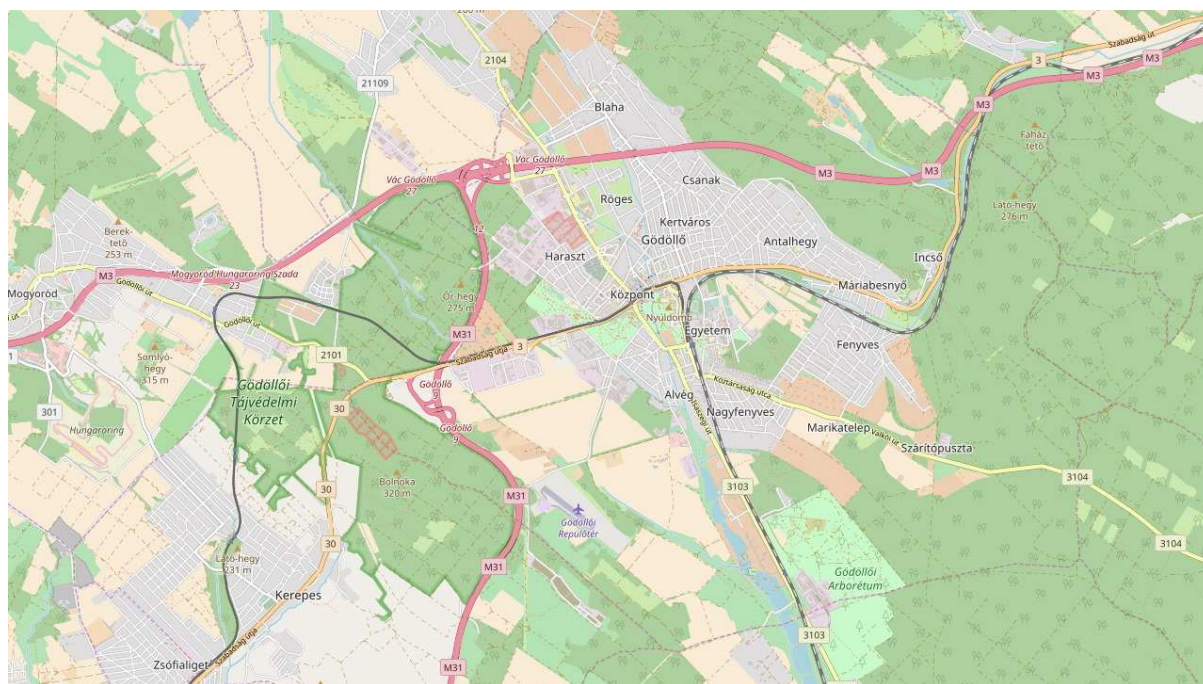
4. ábra Magyarország megyéi

Gödöllő népessége 1990-ben 28.195 fő volt. 2010-ig növekedés tapasztalható, ekkor 33.901 fő lakott a városban, 2016-ban 32.437 fő. Területe jelenleg 6.192 hektár. Gödöllőt 1966-ban nyilvánították várossá.

Elhelyezkedése

Gödöllő Pest megyében, a Rákos-patak mentén, Budapesttől 30 kilométerre északkeletre, a Gödöllői-dombság völgyében fekszik. A szűkebb értelemben vett Gödöllő egy medenceszerű, teknő alakú mélyedés a Rákos völgyében, négy völgy találkozási pontján.

A gödöllői völgyet minden irányból dombok határolják ugyan, mégis nyitott, mert beletorkollnak az Öreghegy (302 m) és a Gudrahegy (251 m) mellékvölgyei. Délről összefügg az isaszegi Rákos völgygel, keletről a kettős Besnyői völgygel, melyet a Juharos (308 m), a Fácános, a Böreecs, a Peróc, a Nagy és Kis Fenyves, a Nagyremete, a Kisremete, a Bolnoka (329 m), a Haraszt, a Gyertyános, a Szilhat és a Röges domb határol.



5. ábra Gödöllő és környezete

Megközelíthetősége

Gödöllő közlekedési csomópont. Átszeli a Budapest-Miskolc vasúti fővonal, amelynek egy állomása és két megállóhelye (Állami Telepek és Máriabesnyő) található a város területén. A fővárossal helyiérdekű vasút (HÉV) is összeköti. A Budapest Őrs vezér téri végállomástól induló vonal végállomása a gödöllői vasútállomás mellett található.

A 3-as számú országos főút áthalad a városon. Az M3-as autópálya és a 2010 nyarán átadott M31-es gyorsforgalmi út mellette halad el, ezek csomópontjaiból lehet a település központjába jutni. Az autópályán húsz perc alatt elérhető a főváros és a Liszt Ferenc Repülőtér. Ezen kívül Vácra, Pécelre és Jászberénybe vezető utak ágaznak ki a városból.

Gödöllőn vezet át számos távolsági autóbuszjárat útvonala is. A városon belül több helyi autóbuszjárat biztosítja a közösségi közlekedést.

A város közigazgatási területén helyezkedik el a nem közforgalmú füves repülőtere.

Domborzati és klimatikus viszonyok

Gödöllő az Észak-magyarországi-középhegység nagytájon, Cserhátvidék középtáján, Gödöllő-Monori-dombság kistájcsoporton, a Gödöllői-dombság kistáján helyezkedik el.

A 200 m-nél magasabban fekvő területek és az É-i rész éghajlata mérsékelt hűvös - mérsékelt száraz, a többi terület mérsékelt meleg - mérsékelt száraz. Az évi napfénytartam 1950 óra körül van, É-on kevéssel alatta, D-en kevéssel fölötte. A nyári negyedév napsütéses óráinak száma 780, a téli évnegyedé 180 óra. Az évi középhőmérséklet É-on 9,5-9,7 °C, D-en ennél magasabb, 9,7-10,0 °C. A fagymentes időszak É-on 185 nap, D-en 185-190 nap, a tavaszi és őszi határnapok ápr. 15., ill. okt. 20. A nyári legmelegebb maximumok és a leghidegebb téli minimumok sokévi átlaga 33,0-34,0 °C és -16,0 °C. Az évi csapadékmennyiség 600 mm körül van. A hótakarós napok átlagos száma 36-40, az átlagos maximális hó vastagság kb. 22 cm. Az uralkodó szélirány (egyben a legerősebb is) az ÉNy-i, az átlagos szélsébség 3 m/s körül van, de a kiemelkedő pontokon ennél valamivel erősebb, 3,5 m/s körüli. A kistáj központi települése főközlekedési út mentén helyezkedik el, további települései pedig alsóbbrendű utakról jól megközelíthetők. A kistájban belül számos kultúrtörténeti, tudománytörténeti és természetvédelmi érték található, amelyek Budapest közelségével párosulva jelentős rekreációs potenciált biztosítanak a kiránduló turizmus számára.

A város rövid története

Gödöllő erdős, jó levegőjű, szép kilátást nyújtó vidéken fekszik. Vonzerejét természeti adottságainak és jó földrajzi fekvésének köszönheti a fővárost övező településgyűrűben. A Gödöllői-dombság erdői évszázadokon át főúri, királyi vadászterületek voltak. A város körüli egybefüggő, közel 100 négyzetkilométernyi erdőfelület egynegyede Gödöllő közigazgatási területére esik, melynek 60%-a cser és tölgy, 25%-a akác, 10%-a fenyőerdő. Nincsenek légszennyező nagyüzemek a városban és környékén, a levegő tisztább, mint az országos átlag. Az egy főre jutó közterületi zöldfelület 44,6 négyzetméter. A város közigazgatási területe 62 négyzetkilométer, ebből 16 négyzetkilométer belterület. Az Erzsébet-park (1898) és az Arborétum (József főherceg liget) (1902) természetvédelmi terület, számos ritka fafajtát és bokrot gondoznak bennük.



6. ábra Gödöllő madártávlatból

Gödöllő lakóinak száma 1900-ban 5.893, 1960-ban 17.693 fő volt. A 2001-es népszámlálás idején a város állandó népessége 29.445 főre emelkedett, 2006. január 1-jén 31.261 fő volt. A lakónépesség az elmúlt évtizedekben jórészt az iparosítás okozta környékbeli betelepülések miatt nőtt. Napjainkban a fővárosból történő kiáramlás is érezteti hatását. A munkanélküliség rátája alacsony. A lakosság szinte teljesen magyar anyanyelvű. 2010-ben románok, lengyelek, németek és ruszinok alakítottak kisebbségi önkormányzatot. Gödöllő címerének állandó eleme a pelikán. 1763-ban, amikor mezővárosi rangot kapott a település, új, a heraldika szabályainak megfelelőbb címert dolgoztak ki. Első okleveles említése 1349-ből ismeretes, mely szerint Nagy Lajos király gyermekkori nevelőjének, Pohárnok Péter udvari vitéznek adományozta Gödöllőt és a hozzá tartozó földeket, erdőket. A település neve Gudulleu, Gudullur, Gödöle, Gedellő alakban fordul elő a korai oklevelekben, 1868-ban nyerte el hivatalosan és véglegesen a Gödöllő elnevezést. A többször gazdát cserélő falu a török idők alatt szinte teljesen elpusztult, egy 1692-es összeírás mindössze 26 családot lelt itt. A Vámosy, Hamvay földbirtokos családoknak, majd Bossányi Krisztinának köszönhetően nem került Gödöllő idegen birtokosok kezére. Kürty Vámosy István tette kuriális faluvá a XVII. század második felében, s Hamvay Ferenc volt az első földesúr, aki Gödöllőn is lakott a központban fölépített kúriájában (1662).

Döntő fordulatot jelentett a település életében, amikor Grassalkovich Antal (1694-1771) lett a vidék tulajdonosa. A barokk főúr Gödöllőt választotta kiterjedt birtokai középpontjául. Itt építtette föl pompás barokk kastélyát (1744-1751), mely építészeti és történeti szempontból egyaránt jelentős, 1751-ben Mária Terézia is meglátogatta.

A mai Gödöllő műemlékeinek jó része Grassalkovich korából származik. Ezek közül a legjelentősebb – a kastélyon kívül – a máriabesnyői kegytemplom, mely neves búcsújáróhely. Grassalkovich szlovák és német mesteremberek betelepítésével oldotta meg az építkezésekhez szükséges munkaerő-utánpótlást. Ennek következtében a korábban színmagyar és református lakosság vegyes nemzetiségűvé és vallásúvá vált, és létszáma is hamarosan megkétszereződött. Vásártartási joggal rendelkező mezőváros lett 1763-ban. Vásárai és földrajzi fekvése okán mindig központja volt a környéknek, átmenő terület az Alföld és a Felvidék között.

III. Grassalkovich Antal adományozta azt a telket a fővárosnak, amelyen a Nemzeti Múzeum és az első Pesti Nemzeti Színház épült. 1841-ben bekövetkezett halála a Grassalkovichok kihalását jelentette. A gödöllői kastélyt előbb báró Sina György, egy görög származású bankár vásárolta meg, majd egy belga bank tulajdonába került. Az 1848-1849-es forradalom és szabadságharc idején országos történelmi események helyszínévé vált Gödöllő. Az 1867-es

kiegyezés után a magyar állam visszavásárolta a gödöllői kastélyt és uradalmat a belga banktól, és koronázási ajándékkul adta I. Ferenc Józsefnek és Erzsébet királynénak. A királyi nyaralóhely és a koronaadalom lendületes fejlődést biztosított a településnek. A XX. század elején Gödöllő divatos nyaraló- és kirándulóhely lett. Az egészséges levegő, szép táj, kellemes környezet, nagy parkok, jó közlekedés, Budapest közelsége és a királyi család jelenléte ide vonzotta a fővárosi polgárságot. Számos színész, író, újságíró épített vagy bérelt itt villát.

Az I. világháború végén ismét fontos politikai események helyszínévé vált Gödöllő. 1919 májusában a Tanácsköztársaság Vörös Hadseregének vezérkari főnöke, Stromfeld Aurél rendezte be főhadiszállását a Grassalkovich-kastélyban, majd a megszálló román csapatokat vezető Károly román trónörökös időzött itt. A két világháború között Horthy Miklós kormányzó rezidenciájaként kiegyensúlyozottan fejlődött a község. Itt alakult meg 1928-ban az első egészségügyi mintajárás, melyet amerikai tapasztalatok alapján és a Rockefeller Alapítvány támogatásával hoztak létre. Elemeit: a védőnői hálózatot, a szülőotthont és az iskola foglalkoztatást az 1930-ban szervezett tisztiorvosi szolgálat fogta össze.

A II. világháború után eltérő irányt vett a község fejlődése. A Grassalkovich-kastély egy része szovjet laktanya lett, másik részébe a Fővárosi Tanács Szociális Otthonát költöztették. Új településfejlesztési elvek alakították a község arculatát. Háttérbe szorítva nyaralóhely jellegét, nagyipart kezdtek ide telepíteni, a Ganz Árammérőgyárat (1950) később több kisebb-nagyobb üzem, vállalat követte. A másik meghatározó jelentőségű döntés a település életében az Agrártudományi Egyetem Gödöllőre helyezése volt (1950). Ezzel beteljesedett a század elején formálódó, akkor még csak vágyálomként megjelenő terv: a település agrárcentrummá való fejlesztése. Az egyetem több tudományos kutatóintézet és mezőgazdasági intézmény létrejöttét vonta maga után. Az iparosítás, új munkahelyek teremtése következtében szinte megháromszorozódott a lakosság. A belterületeken lakótelepeket emeltek. 1966. január 1-jén nyilvánították várossá Gödöllőt, s egyben az egyesített gödöllői és aszódi járás székhelye is lett.

A város gazdasága az elmúlt években jelentősen átalakult. A korábbi iparvállalatok karcsúsodtak, korszerűsödtek; mellettük újabb nagyvállalatok települtek le, a város munkaerőlétszámát meghaladó kapacitással. A város népességmegtartó ereje jelentősen javult. A város erőforrásai közül a humán tényezők a legfontosabbak. A gödöllői önkormányzat kulturális politikájában elsőbbséget élvez az oktatás. Gödöllőn található a Szent István Egyetem, amely a Gödöllői Agrártudományi Egyetem és más felsőoktatási intézmények integrációjával jött létre. Gödöllő kulturális élete színes, az önkormányzat széles körű, sokszínű intézményrendszert tart fenn, illetve támogat. Három jelentős tudományos kutatóintézet működik jelenleg a városban: az Állattenyésztési és Takarmányozási Kutatóintézet Gödöllői Kutatótelepe, az FVM Mezőgazdasági Gépesítési Intézet és a Mezőgazdasági Biotechnológiai Kutatóközpont.

3.2.1 Forgalomvonzó létesítmények

Igazgatás

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Gödöllő Város Önkormányzata | Szabadság tér 7. (jelenleg felújítás alatt áll) |
| 2. Adóiroda | Petőfi tér 4-6. |

Oktatás

Bölcsődék

- | | |
|----------------------------------|------------------|
| 1. Gödöllői Palotakert Bölcsőde | Palotakert |
| 2. Gödöllői Mesevilág Bölcsőde | Kossuth L. 5-7. |
| 3. Gödöllői Mézeskalács Bölcsőde | Premontrei út 8. |

- | | |
|--------------------------------------|------------------------|
| 4. Gödöllői Kikelet Óvoda | Egyetem tér 14. |
| 5. Gödöllői Mosolygó Óvoda | Kazinczy krt. 32. |
| 6. Gödöllői Kastélykert Óvoda | Martinovics út 16. |
| 7. Gödöllői Palotakert Óvoda | Palotakert 18. |
| 8. Gödöllői Mesék Háza Óvoda | Szt. János utca 6. |
| 9. Gödöllői Fenyőliget Óvoda | Táncsics M. út 1. |
| 10. Gödöllői Zöld Óvoda | Batthyány u. 34-36. |
| 11. Gödöllői Szabad Waldorf Óvoda | Isaszegi út 11. |
| 12. Játékkuckó Magánóvoda | Mikszáth Kálmán u. 10. |
| 13. Gödöllői Református Óvoda | Szabadság út 201. |
| 14. Tudásfa Tanoda Alapítványi Óvoda | Tél u. 10. |

Általános iskolák

- | | |
|--|------------------------|
| 1. Gödöllői Damjanich János Általános Iskola | Batthyány L. u. 30-32. |
| 2. Gödöllői Erkel Ferenc Általános Iskola | Szabadság tér 18. |
| 3. Gödöllői Hajós Alfréd Általános Iskola | Légszesz u. 10. |
| 4. Gödöllői Petőfi Sándor Általános Iskola | Munkácsy Mihály u. 1. |
| 5. Gödöllői Montágh Imre Általános Iskola, Speciális Szakiskola és Készségfejlesztő Speciális Szakiskola | Dobó K. u. 2. |
| 6. Szent Imre Katolikus Általános Iskola és Óvoda | Kápolna köz 5. |

Középiskolák

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. Török Ignác Gimnázium | Petőfi S. u. 12. |
| 2. Gödöllői Premontrei Szt. Norbert Gimnázium | Egyetem tér 16. |
| 3. Madách Imre Szakközépiskola, Szakiskola és Kollégium | Ganz Á. u. 3. |
| 4. Gödöllői Waldorf Általános Iskola és Alapfokú Műv. Isk. | Tessedik S. utca 4., D épület |
| 5. Gödöllői Református Líceum Gimnáziuma és Kollégiuma | Szabadság tér 9. |

Felsőoktatási intézmények

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 1. Szent István Egyetem | Páter K. u 1. |
|-------------------------|---------------|

Egyéb oktatási intézmények

- | | |
|-------------------------------|---------------|
| 1. Frédéric Chopin Zeneiskola | Ady sétány 1. |
|-------------------------------|---------------|

Kultúra

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Gödöllői Városi Könyvtár és Információs Központ | Dózsa György út 8. |
| 2. Gödöllői Városi Múzeum | Szabadság tér 5. |
| 3. Művészetek Háza Gödöllő Nonprofit Közhasznú Kft. | Szabadság út 6. |
| 4. Cserkész Könyvtár- és levéltár | Dózsa György út 8. |
| 5. Gödöllői Királyi Kastély | Grassalkovich-kastély |
| 6. Gödöllői Barokk Színház | Grassalkovich-kastély |
| 7. Gödöllői Művésztelep | Körösfői-Kriesch Aladár utca |
| 8. Hamvay-kúria | Szabadság tér 5. |
| 9. Királyi Városterem | Állomás tér 1. |
| 10. Pelikános kút | Szabadság tér 5. |
| 11. Testörlaktanya | Ady Endre sétány 10. |
| 12. Városi Piac | Szabadság tér 5. |
| 13. Volt községháza | Szabadság tér / Dózsa György út sarok |
| 14. Méhészeti Gyűjteménytár | Isaszegi út (Állami telepek) |
| 15. Mezőgazdasági Eszköz- és Gépfejlődéstörténeti Szakmúzeum | Páter Károly utca 1. |

Egészségügyi intézmények

1. ÁNTSZ Gödöllői-, Aszódi-, Veresegyházi Városi Intézete	Ady Endre u. 56.
2. Flór Ferenc Kórház	Kistarcsa, Semmelweis tér 1.
3. Gyermekfogászat	Palota-kert 3.
4. Mentőállomás	Ady Endre sétány 56.
5. Tormay Károly Egészségügyi Központ	Petőfi Sándor u. 1-3.
6. Tüdőgondozó Intézet	Ady sétány 62.

Gyógyszertárak

1. Alma Gyógyszertár	Dózsa György út 2.
2. Egyetemi Gyógyszertár	Egyetem tér 1.
3. Ezüstkehely Gyógyszertár	Petőfi Sándor u. 1.
4. Kígyó Gyógyszertár	Gábor Áron u. 3.
5. Máriabesnyői Gyógyszertár	Szabadság út 167.
6. Medicina Gyógyszertár	György út 12.
7. Sanitas Gyógyszertár	Thegze Lajos út 2.

Sport

1. Lázár Lovaspark	Domonyvölgy, Fenyő u. 47.
2. Lovasiskola	Peres u.
3. Gödöllői Kutyasport Központ	Kőrösi Csoma Sándor utca
4. Gödöllői Contact ÖTF Taekwondo SE	Állomás u. 1-2/a.
5. BikeZone Kerékpáros Egyesület Gödöllő	Dózsa György út 1-3. 2.em/16.
6. Bocskai SE	Nap u. 36.
7. Gödöllői Cserkészcsapatok Egyesülete	Dózsa Gy. u. 50.
8. Gödöllői Egyetemi Atlétikai Club	Páter K. u. 1.
9. Gödöllői KC	Kossuth u. 33.
10. Grassalkovich Közhazsnú Sport Egyesület	Batthyány u. 32.
11. Lovas Sport és Hagyományörző Egyesület	Szászszorszép u 72.
12. Real Sec Olimpiai Tae Kwon - do Egyesület	Szilágyi E. u. 56.
13. Sky Escort Hungary Aero Club	Repülőtér
14. SZIE Forduló Néptáncgyűttes Hagyományörző Egyesület	Kossuth L.u. 26. I/4.
15. Török Ignác Gimnázium DSE	Petőfi Sándor u. 12.
16. Vuelta SE	Szabadság út 6.

Bevásárló központok

1. Átrium Üzletház	Gábor Áron u. 2-4.
2. Stop Shop	Dózsa György út
3. Aldi	Bossányi Krisztina utca 4.
4. TESCO	Thegze Lajos u. 2.
5. Lidl	Ottó Ferenc u. 2.
6. Penny Market	Dózsa György út 90-92.
7. SPAR	Köztársaság út 85.
8. JYSK	Köztársaság útja 85.
9. Gödöllő COOP Zrt.	Arany János út 10.

Vendéglátás

1. Császárkert (Emperor's Garden) Reastaurant	Ady Endre sétány 1-3.
---	-----------------------

2. Erzsébet Királyné Étterem	Szabadság tér 1-3.
3. Monarchia Rétesház	Szabadság tér 2. (Hamvay-kúria)
4. Solier Cafe	Dózsa György út 13.
5. Sulyán Cukrászda	Szabadság tér 8.
6. Sziget Vendéglő	Szabadság út 139.
7. Szent István Egyetem Gödöllői Kollégiumok	Páter Károly u. 1.
8. Erzsébet Királyné Szálloda	Dózsa Gy. út 2.
9. Hegyesi Vendégház	Hegyesi Mari u. 3/b.
10. Jakabi Vadászház Panzió	Gödöllő, Szentjakab
11. Panzio Sissi	Dózsa György út 36.

Vállalkozások

Gödöllői Ipari Park

Pattantyús Ábrahám krt. 2.

Önkormányzati társaságok

1. Erzsébet Királyné Szálloda Kft.	Dózsa Gy. út 2.
2. G-MAGISTRATUS Szálloda Zrt.	Dózsa Gy. út 2.
3. Gödöllői Piac Üzemeltető és Szolgáltató Kft.	Szabadság út 3.
4. Gödöllői Táv hő Kft.	Palota-kert 4.
5. Kalória Gödöllői Gyermek- és Közétkeztetési Nonpr. Közhasznú Kft.	Szabadság út 3.
6. Művészetek Háza Gödöllő Nonprofit Kft.	Szabadság tér 6.
7. VÜSZI Gödöllői Városüzemeltető és Szolgáltató Nonprofit Kiemelkedően Közhasznú Kft.	Dózsa Gy. út 69.

Szociális intézmények

1. Gödöllői Egyesített Szociális Intézmény	Ady sétány 56.
2. Gödöllői Forrás Szociális Segítő és Gyermekjóléti Központ	Ganz Á. u. 7.
3. Fővárosi Önkormányzat Gödöllői Idősek Otthona	Dózsa György út 65.

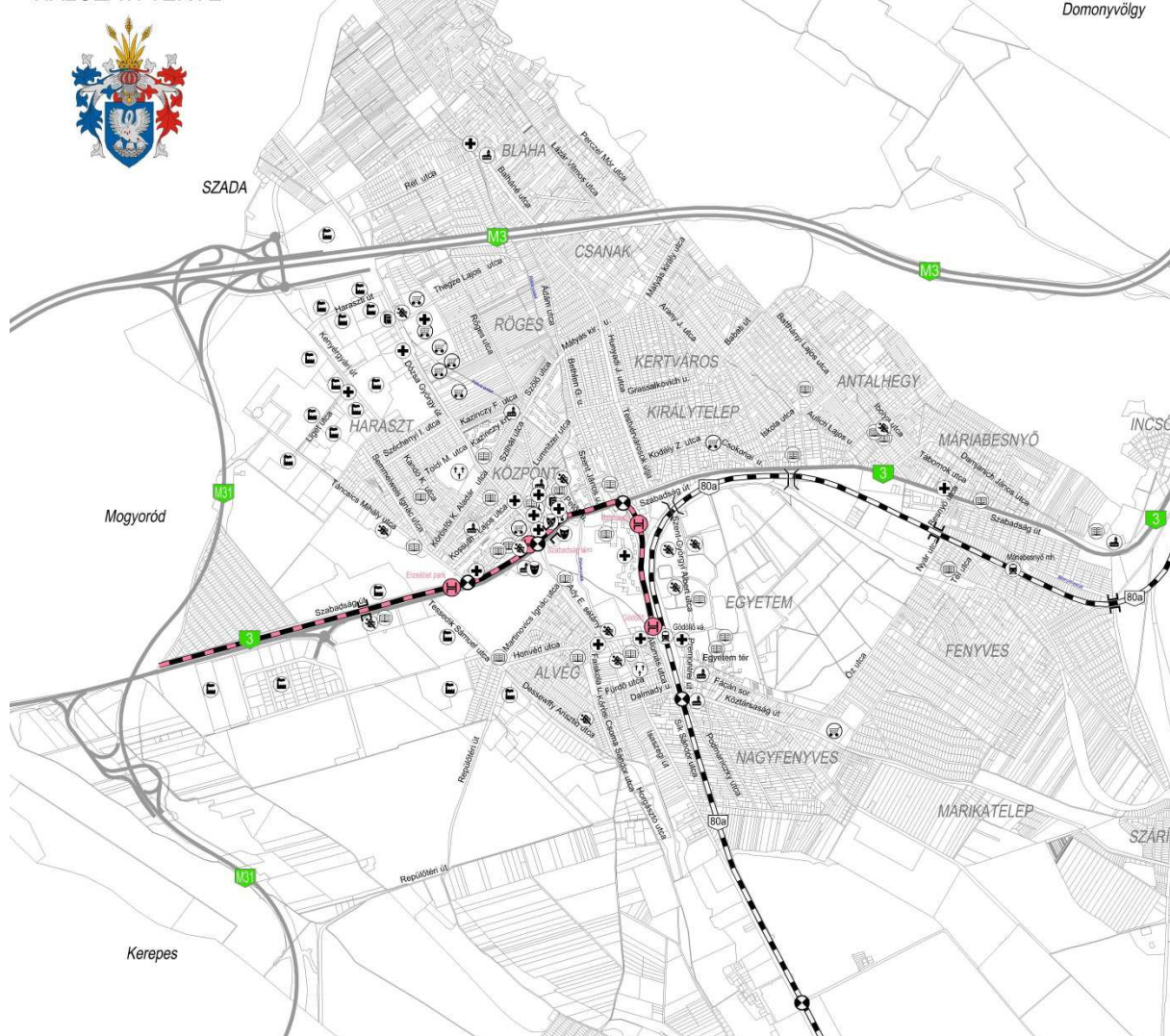
Templomok, kolostorok

1. Szentháromság templom	Szent Imre utca 15.
2. Evangélikus templom	Petőfi tér
3. Kastélytemplom	Szabadság út
4. Máriabesnyői Nagyboldogasszony Bazilika	Gödöllő-Máriabesnyő, Kapucinusok tere 1.
5. Premontrei kápolna	Fácán sor
6. Református templom	Szabadság tér 9.

Temetők

1. Máriabesnyői temető	Gödöllő-Máriabesnyő, Kapucinusok tere 1.
2. Izraelita Kegyeleti Park	Fürdő u. 4.

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



7. ábra Forgalomvonzó létesítmények a vizsgálati területen (1. sz. melléklet)

3.3 A kerékpáros közlekedés általános szerepe

A városok közlekedésszervezésében a fenntarthatóság a városi mobilitás tervezésének alapelve lett. Az Európai Unióban az ún. Zöld Könyv (2007) már foglalkozott a városi mobilitás problémáival, megoldásokat is megfogalmazva. 2011. évben megjelent a fenntartható közlekedésről szóló Fehér Könyv, az EU 2011-2020-as időszakra vonatkozó közlekedéspolitikája. A kiadott irányelvek mentén egyre jobban előtérbe került a teljesen tiszta, fenntartható, tökéletesen emisszió mentes közlekedés, vagyis a kerékpározás szerepének erősödése. A városi rövidtávú utazások (1-5 km) leghatékonyabb módja a kerékpár. Nagyon kevés energiát igényel, rendkívül hatékony, a rövid távú utazások szinte minden viszonylata kiváltható kerékpárral, gyakorlatilag idővesztés nélkül.

- tervezhető és gyors
- költségkímélő
- környezetkímélő
- egészséges

A városi közlekedésbe integrált és jól működő kerékpárhasználat komoly társadalmi előnyökkel is rendelkezik. A közlekedési módok közötti szerepének erősödése kedvező hatásokkal kecsegtet, így a városi mobilitás fontos eszközének tekinthető.

- kicsi a helyigénye
- káros anyagmentes
- zajmentes
- társadalmi hovatartozás nélkül hozzáférhető
- számszerűsíthető gazdasági haszonnal bír

A kerékpáros közlekedés fejlesztésének célja a kerékpárhasználat részarányának jelentős emelése.

Az elmúlt évek során nem csak nemzetközi szinten, hanem hazánkban is megnövekedett a kerékpározás iránti igény, mely a gazdasági- és környezetvédelmi fenntarthatósági szempontokon kívül az egészségre is jótékony hatással bír. A paradigmaváltás a turizmus eddigi trendjeire is hatással van, hiszen egyre nő a kerékpáros turisták száma, ezen belül egyre növekvő tendenciát mutat a nemzetközi kerékpáros turizmus is.

A kerékpározásnak, mint fenntartható közlekedési módnak számos előnye van:

- A városközpontban jóval gyorsabb a közlekedés
- A kerékpáros közlekedés az egyik leginkább költségkímélő közlekedési mód akár a beruházás, akár a fenntartás szemszögéből vizsgálódunk.
- A kerékpározás az egészségügyi állapotra is jótékony hatással bír a rendszeres testmozgás által, mindemellett a reflexek működésére, az energiaháztartás szabályozására is pozitív kihatással bír.
- A szennyezőanyagoknak történő kitettség esetében megállapítható, hogy a kerékpárosok kevesebb légszennyező anyaggal érintenek az utazás során, mint az autósok.

	Beszerzési ár	Amortizációs költség / év (átlagosan 8%)	Fenntartási költség/év	Költség 10 év alatt (amortizáció + fenntartás)
Kerékpár	280 000 Ft	15 800 Ft	20 000 Ft	358 371 Ft
Gépkocsi (teljes)	3 200 000 Ft	181 000 Ft	700 000 Ft	8 809 957 Ft
Gépkocsi (csökkentett)	3 200 000 Ft	151 000 Ft	450 000 Ft	6 010 000 Ft

1. táblázat A személyautós és a kerékpáros közlekedés becsült szerzési és fenntartási költségei²

² <http://www.vasmks.hu/?p=983>



8. ábra Szennyezőanyagoknak való kitettség

A kerékpáros közlekedési mód nem csak az egyénnek, de az egész társadalomnak is előnyöket ad:

- a kerékpáros közlekedés területhasználata jóval csekélyebb a személyautóknál, így mind a forgalom, mind pedig parkolás szempontból kisebb infrastruktúraigénnyel bír.
- a kerékpáros közlekedés káros anyag és zajszennyezés kibocsátása rendkívül alacsony, így a levegő- és zajszennyezésre gyakorlatilag nincs khatással.
- a kerékpáros közlekedés javíthatja a városi morált és egészségügyi helyzetet, azaz a társadalom jólétét, mely a versenyképességre is pozitív hatással bír.
- a kerékpáros közlekedés mindenki számára elérhető közlekedési mód, mely minden társadalmi réteg számára hozzáférhető, mely az esélyegyenlőség érvényesülésének szempontjai miatt fontos.
- az Európai Kerékpáros Szövetség által elvégzett kutatás szerint a kerékpározás és az általa elérhető közforgalmú forgalomnövekedés társadalmi, környezeti és gazdasági hasznai ma már egyértelműek, a teljes gazdasági haszon mintegy 205 milliárd euróra becsülhető éves szinten.

Az 1-5 km távolságok leküzdésénél a kerékpár egyértelmű előnye kimutatható, mind gyorsaság, mind egyszerűség és használati érték alapján.

3.4 A kerékpáros közlekedés helyzete

3.4.1 A vizsgálati terület kerékpározhatósága

A vizsgálati terület, de alapvetően az egész város jellemzője, hogy kerékpárforgalmi létesítmények, illetve kerékpározásra alkalmas, arra felkészített úthálózat hiányában nehézkesen kerékpározható. A hiányosságokat a város vezetése időben felismerte és tervszerűen dolgozik a hátrányok felszámolásán. A 2012. évben indult nagyszabású fejlesztési program a „Legyen Gödöllő Kerékpárosbarát Város!” sikeresen működő akciója a településnek. A program keretében számos hiányosság felszámolásra került, mely a rendszeres éves költségvetési keret terhére önerőből megvalósítható volt.

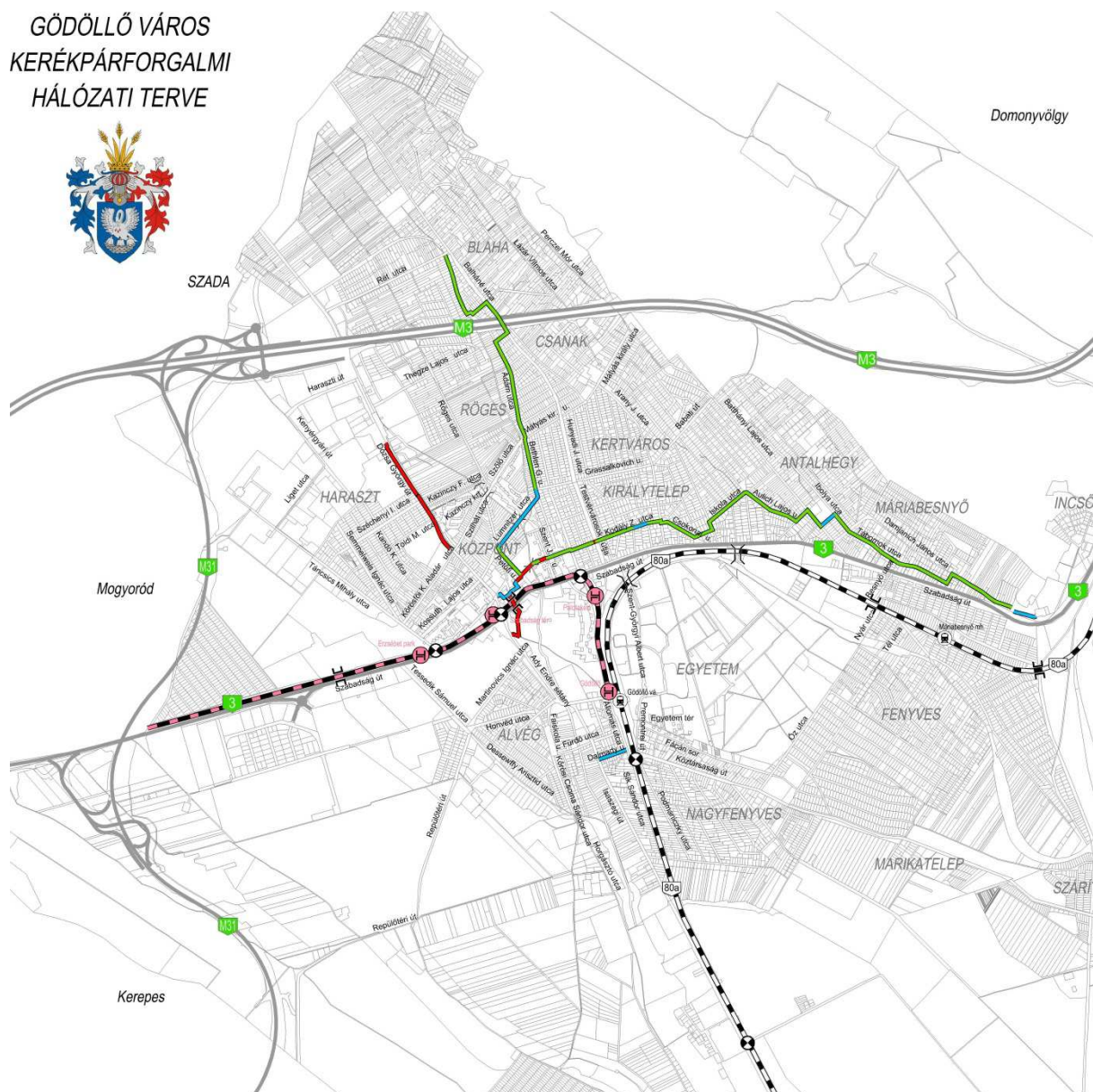
A meglévő kerékpáros infrastruktúra gerince már a célzott fejlesztéseknek köszönhető részben kiépült, illetve a megvalósítás előkészítés alatt áll. Sokáig a 90-es években épült Dózsa Gy. út menti gyalog- és kerékpárút volt az egyetlen kerékpárforgalmi nyomvonal a városban. Az elavult létesítmény felújítása és korszerűsítése megkezdődött, a tervek alapján a meglévő létesítmény kiegészítése és felújítása részben elkészült. A Dózsa Gy. út mentén a hiányzó szakaszok kiviteli tervei is készek, megvalósításra várnak. Megépült és jól használható a Központ és az Alsópark közötti kerékpáros kapcsolat, mely a Királyi kastély és a városközpont közötti átjárhatóságot szolgálja, külön szinten keresztezve a HÉV és 3. sz.

főút pályáit. Kialakításra került kelet felé a városközpont összekötése a máriabesnyői kegytemplommal, észak felé Blaha városrészszel, jelentős hosszúságú kisoralmú kerékpáros útvonal kijelölésével és biztonságossá tételével.

A városi közúthálózat fejlesztésénél a kerékpárosbarát kialakítás jegyében jelenleg befejezés előtt áll a Hunyadi J. utca felújítása, ahol kétoldali irányhelyes kiemelt kerékpársáv épült.

A város számos pontján kerékpártámaszok kerültek kihelyezésre és az arra alkalmas szakaszokon az egyirányú utak ellenirányú kerékpározásra megnyitásra kerültek.

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



9. ábra Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények (2. sz. melléklet)

Elválasztott/elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút, kétirányú kerékpárút található az alábbi útszakaszokon:

- Dózsa György út (Bossányi K. u. – Körösfői K. Aladár u között)
- A Gödöllői Kastélytól a parkon keresztül a Szabadság térre vezető kerékpárút, meglévő gyalogos-kerékpáros aluljárón keresztül.

- Szabadság tértől a Szent János utcáig, megszakítással (kerékpáros nyom a Patak téren).

Forgalomtechnikai jelzésekkel kijelölt kerékpáros nyomvonal található az alábbi útszakaszokon:

- Szabadság tér - Máriabesnyő közötti nyomvonal.
- Petőfi u. – Lumnitzer S. utca – Bethlen G. utca – Ádám utca – Fecske utca – Blaháné u. – Galamb u. – Rigó utca nyomvonal

3.4.2 Közutak forgalomnagysága

A kerékpárforgalmi hálózati terv készítése során megvizsgáltuk a város közúthálózatának forgalmi terhelését és elkészítettük a tanulmánytervi szintnek megfelelő forgalmi modellt.

Az országos közutakra vonatkozó hivatalos adatok évenként frissülő átlagos napi forgalomnagyságok szerint állnak rendelkezésre az országos közúthálózat részét képező útszakaszokra. A kiadvány a Magyar Közút Nzrt. gondozásában jelenik meg és központi honlapján teszi elérhetővé a Társaság. (Az országos közutak 2016. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma – az országos közúthálózat átlagos napi forgalma összesítő táblázatok – 2017. július)³

A közúthálózat forgalmi modelljének alsóbbrendű úthálózati elemein saját forgalomszámlálási adatok, részben korábbi munkák, részben helyszíni rövid mintavételezéssel felvett adatok állnak rendelkezésre. A hálózati modell eloszlását és a forgalomnagyságok arányainak szétosztását a modellképzés során a város közlekedési koncepciótervének adataira támaszkodva határoztuk meg, figyelembe véve a forgalomfejlődés alakulását.

A forgalomnagyságra vonatkozó adatok hálózati modell alapú becslések, mely a koncepcionális tervezés szintjének megfelelő nagyságrendeket adják meg. A későbbi részletes tervezés során szükségessé válhat kiegészítő számlálások és mérések készítése az önkormányzati kezelésű utak vonatkozásában.

Gödöllő úthálózatának túlnyomó része közepesnek mondható forgalmi terhelést kap. Jellemző a rács irányú utcarendszer, a gyűjtőutak átlagos napi forgalma 2-6.000 E/nap. A vizsgált területen tengelyeiben elhelyezkedő főúthálózat terheltsége jelentősebb.

A legnagyobb forgalmat lebonyolító útpálya a vizsgálati terület tengelyében a Dózsa György út, amelyet naponta mintegy 14-17.000 egységjármű, illetve a Szabadság út (3. sz. főút), amelyet naponta mintegy 8-15.000 egységjármű áthaladása terhel.

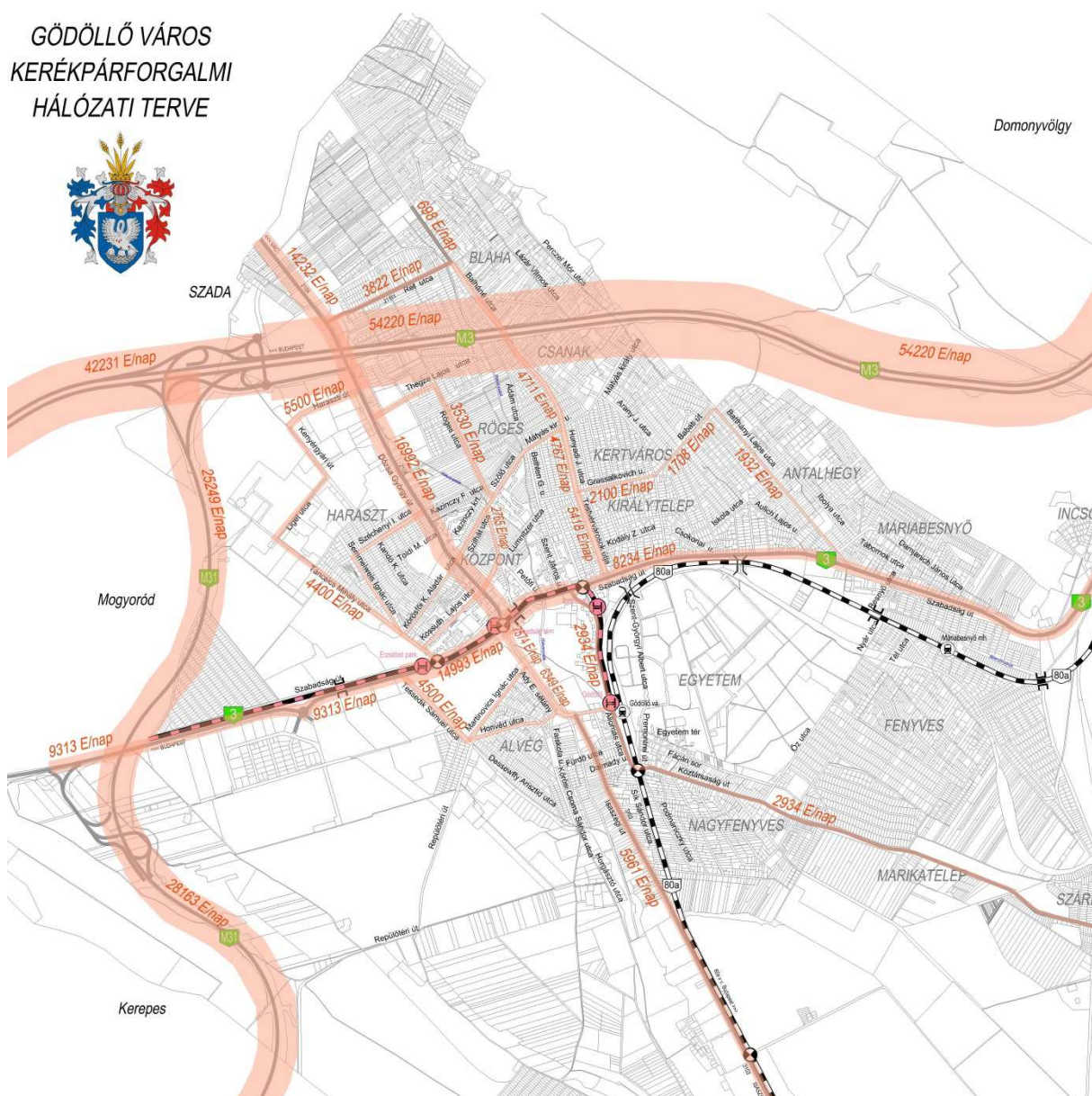
Érzékelhetően nagy forgalmi terhelést kap, főleg átmenő jelleggel a Testvérvárosok útja-Hunyadi J. utca (4-5000 E/nap) és az Ady E. sétány (6-7000 E/nap) és Isaszegi út (6000 E/nap) nyomvonal.

A vállalkozási területek kiszolgáló útjai közül terheltek a Haraszti út, Táncsics M. utca és Tessedik Sámuel utca.

Az egyes városrészek lakóútjainak forgalma alig, vagy meg sem haladja az 500 E/nap forgalmat.

³ forrás: www.kozut.hu

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



10. ábra Közutak forgalomnagysága (3. sz. melléklet)

A gyűjtőutak által határolt lakott területek részben csillapított forgalmát alacsony sebesség jellemzi, teherforgalom csak ritkán fordul elő. Az úthálózat ezen elemei keresztmetszeti jellemzőik és a parkolási igények miatt csökkentett áteresztő képességűek, nem alkalmasak kapacitív forgalomlefoylásra, de nem is ez a szerepük. Ennek a funkciónak az erősítésére egyes területeket javasolt lakó- pihenő vagy Zóna30 övezetek kijelölésével mesterségesen is visszafogni. A vizsgálati terület jelenlegi forgalomnagyságait a „Sávós forgalomáramlás” c. rajzi melléklet ábrázolja.

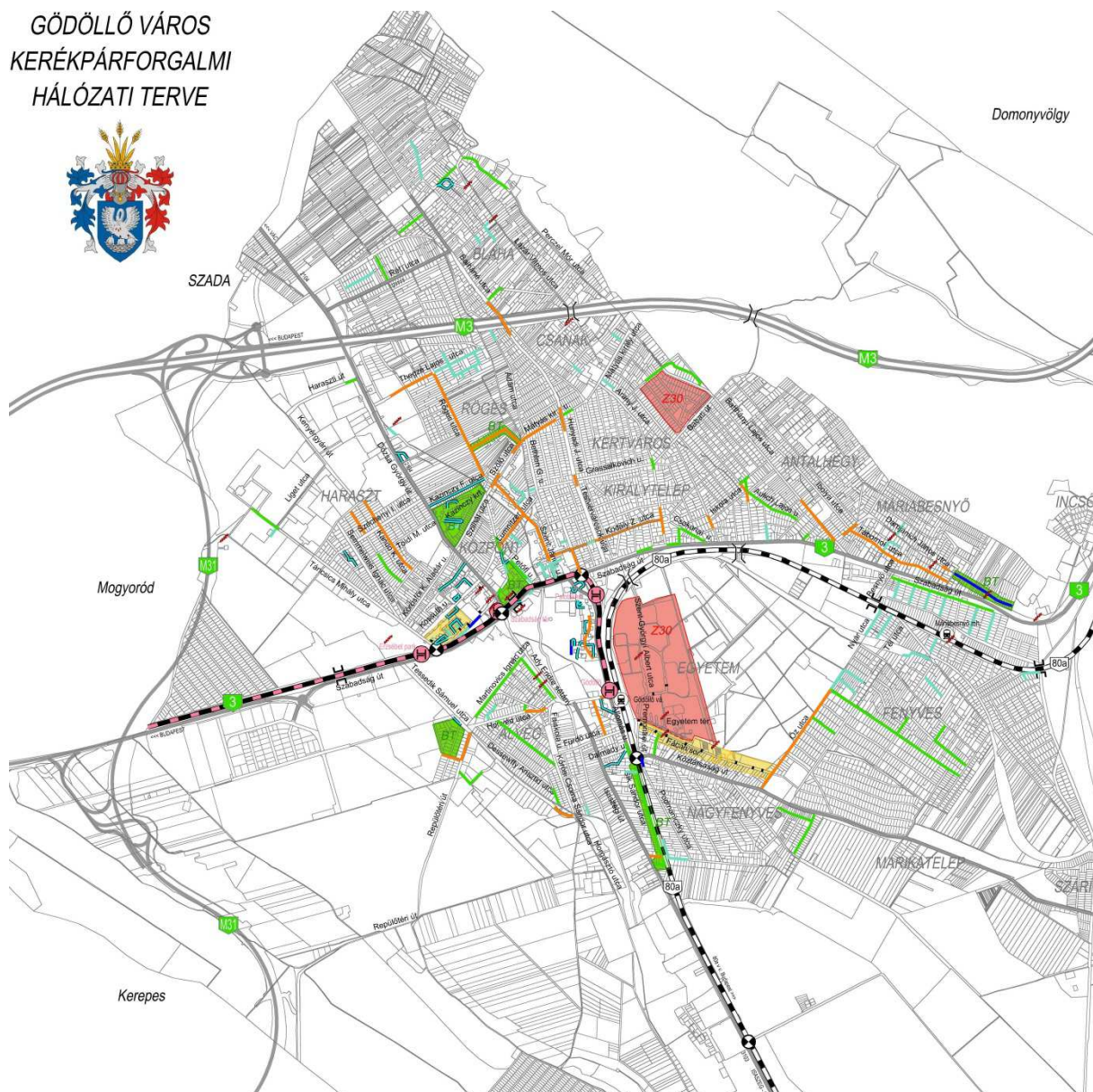
A városi úthálózat központhoz közeli forgalmasabb területein fizető parkolási rend üzemel. Az országos közutak pályáihoz kapcsolódó parkoló állások díjmentesen vehetők igénybe.

3.4.3 *Hiányzó hálózati kapcsolatok*

- A Szent István Egyetem az egyik legnagyobb kerékpáros forgalomvonzó terület. Az egyetem behajtóinak megközelítése egyes helyeken lehetetlen (útelzáró sorompó), a többi helyen pedig forgalomtechnikai szempontból nem szabályozott. Az egyetem területe egy fontos kapcsolatot teremthetne meg Királytelep, Antalhegy - Alvég, Nagyfenyves viszonylatban (beleértve a H8 HÉV és a nagyvasút kapcsolatát is). A hálózati jelentőségű kapcsolat megvalósítása a Város és az Egyetem közötti kölcsönösen előnyös együttműködés eredményeként valósítható meg.
- A Testvérvárosok útjáról az egyetem, a vasútállomás és a Palotakert felé való kerékpározhatóság nem megoldott. Az összekötés kialakítható volna a Szabadság út északi oldalán megvalósítandó nyomvonallal és egy Szabadság utat keresztező kerékpáros átkeléssel a Palotakert HÉV megállóhoz.
- A Szent János utcán és a Petőfi utcán keresztül számos kerékpáros érkezik a Központ-Királytelep Kertváros irányából a HÉV pályához, akik többségében a vasútállomás, Palotakert sétány esetleg Alvég irányába tartanak. A HÉV, mint élettér elhatároló vonalas létesítmény korlátozó hatású, a megfelelő átkelési lehetőségek hiányában. A gyalogos vasúti átjárón kívül nincs kiépített átkelési lehetőség, kerékpáros infrastruktúra hiányában a járdán kell közlekedni.
- Igény lehet az egyre jobban gyarapodó Gödöllői Ipari Park bekötésére, mind a Szabadság tér, mind a Tessedik Sámuel utca felől. A lakott területen kívül elhelyezkedő létesítmény komplexum a 3. sz. főúton közelíthető meg, mely a kerékpárosok számára nem túl vonzó lehetőség.
- Jelentős kerékpáros forgalom figyelhető meg a Gödöllői Gépgyár irányába az Isaszegi út mentén. A korábbi koncepcióterv szerint az itt lévő félbehagyott kerékpárút jó alap lehet, azt javasolt befejezni és folytatni a gépgyárig, úgy, hogy a *Gödöllő-Állami telepek* vasúti megállóhely is elérhető legyen ezen az útvonalon. Ezen az útvonalon beköthető a hálózatba Alvég városrész is.
- Az Ady Endre utca kerékpározhatóvá tételével fontos kapcsolat valósítható meg a Szabadság tér (központ) – vasútállomás között, amely több oktatási és közigazgatási intézményt is érint. Továbbá ebből a nyomvonalból indítható kapcsolat a repülőtér, az Ipari Park a horgásztavak illetve közvetve Nagyfenyves és Fenyves városrészek felé. Kapcsolódó fejlesztésként célszerű volna az Ady sétányt mentesíteni a gépjármű forgalomtól és azt átkelnie az Állomás utcára, legalább részben, vagy időszakosan.
- Fenyves városrészben semmilyen kerékpáros létesítmény nem található. Ez a városrész az egyik legdinamikusabban fejlődő területe a városnak ezért feltétlen szükséges a kerékpáros hálózatba kötése. Ide tartozik a Klapka György út kezelése, ami jelenleg az egyetlen tényleges gyűjtőút a Fenyves városrészben. A lényegében kertvárosi lakóterület nem épített kerékpáros infrastruktúrát igényel, inkább a közúthálózat kerékpárosbaráttá tételét, a sebesség csillapítását, a gyűjtőutak kijelölését, és a kerékpáros kapcsolatok kialakítását a városrészek között.
- Máriabesnyő és Fenyves városrészek kerékpáros kapcsolata is hiányzik, aminek részei Máriabesnyő vasúti megállóhely és a Peres utca – Klapka György út gyűjtőutak is. Ezt az útvonalat jelenleg forgalmi szabályozás nélkül használják a kerékpárosok, ami balesetveszélyes.
- A város területén található turisztikai útvonalak többsége nincs kijelölve (Máriabesnyő templom, Pap Miska kút, Babatpuszta), ezek kiépítése, kijelölése megvalósítandó feladat a jövőben. A turistautak nem kifejezetten a kerékpáros forgalom számára kijelölt nyomvonalak, a bakancsos túrázás, zárandoklatok és a kerékpáros közlekedés egészséges kapcsolatát meg kell teremteni. A kerékpáros forgalmat nem célszerű közvetlenül a

túraútvonalakra terelni. Az túra utak kijelölése és a kerékpározható nyomvonalak kialakításánál célszerű a párhuzamosság elvét követni, nem az azonosságot alkalmazni.

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



11. ábra Meglévő csillapított sebességű / forgalmú területek (4. sz. melléklet)

3.4.4 Egyirányú forgalmi rendű utcák

- **Dalmady Győző utca**

Gödöllő déli részén az Alvég városrészben fekvő mintegy 200 méter hosszú lakóutca. Az útszakasz a 3103. j. Isaszegi út és a 3104. j. Állomás utca között helyezkedik el. A két országos között között keleti irányba az Állomás utca felé egyirányú az útpálya. Az Állomás utcai csomópont környezetében csatlakozik be a Csipke utca szintén egyirányú útpályája. Az utcában 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. Az útpálya szélessége 6,0 méter, az ingatlanhatárok mentén mindkét oldalon járda található. A szabályozási szélesség 20 méter. A víztelenítést egyoldali nyíltárkos rendszer biztosítja. Az utca forgalomnagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az utcában megengedett az**

ellenirányú kerékpáros forgalom, amit kerékpáros nyom felfestése jelez a közúti forgalomban résztvevőknek.

- **Csipke utca**

Szintén az Alvég városrészben található az utca. Az útszakasz a 3103. j. Isaszegi út és a Dalmady Gy. utca között helyezkedik el, hossza mintegy 220 m. Az útpálya a Dalmady utca felé egyirányú. Az utcában 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. Az útpálya szélessége 3,25 méter, az ingatlanhatárok mentén, a déli oldalon található járda. A szabályozási szélesség 6,3-7,8 méter, tehát nagyon keskeny. A víztelenítést egyoldali folyókás rendszer biztosítja. Az utca forgalomnagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. Ebben az utcában **az ellenirányú kerékpáros forgalom** nincs engedélyezve és **nem is engedhető meg**, forgalmi funkcióját a párhuzamos Dalmady utca látja el.

- **Dárda utca**

A város keleti területén a Király-telepen fekvő utca a Damjanich János Általános Iskola mellett helyezkedik el. Az útpálya érintett szakasza a Batthyányi Lajos utca és az Ibolya utca között egyirányú, mintegy 130 méter hosszon. Az egyirányú forgalmi rend az Ibolya utca irányába teszi lehetővé a közlekedést. Az útpálya északi oldalán „K” szegéllyel elválasztva 2,50 m széles párhuzamos beállású parkolók létesültek, az iskola kiszolgálására Stop 'n drop elv szerint. A víztelenítést egyoldali nyíltárkos rendszer biztosítja. Az útpálya és az árok között fasor található. Az utca forgalomnagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. A Máriabesnyő felé vezető nyomvonal kialakítása során az útpályán **bevezetésre került az ellenirányú kerékpáros forgalmat lehetővé tevő forgalmi rend**.

- **Erzsébet királyné körút**

A város dél-nyugati oldalán a 3. sz. főút és a HÉV vonalától északra, azokkal párhuzamosan fekvő terület útpályái kijelölt lakó- pihenő övezetbe tartoznak. Az útszakasz mentén fekvő utak a környező emeletes házak kiszolgálását biztosítják, a burkolathoz csatlakozó parkoló egységekkel. Az útpályák mentén párhuzamos és merőleges beállású parkolók egyaránt megtalálhatók. A körút által közrefogott területen két zsákutca (Nagy Sándor köz és Magyar Kázmér köz) és egy egyirányú forgalmi rend szerint üzemelő összekötő utca (Mihály Dénes köz) található. A lakó- pihenő övezet kijelöléséhez tartozóan sebességcsillapító küszöbök létesítésére is sor került. Az utak változó szélességi paraméterekkel rendelkeznek, a parkolási rend miatt helyenként a kétirányú forgalom nehézkes. A terület dél-nyugati és északi útpályái egyirányú rend szerint működnek, a dél-keleti oldalon a forgalom kétirányú. A tervezési terület forgalomnagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az egyirányú útszakaszokon nem javasolt az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezése** a várakozó járművek miatt szűk keresztmetszet nem teszi lehetővé. Az egyirányú utak párhuzamos rendszere kedvező közlekedést biztosít nincs jelentős igény forgalommal szemben ellenirányban.

- **Hársfa utca**

Gödöllő északi részén a Blaha városrészben található útszakasz jelentős része kétirányú forgalmi rend szerint üzemel. Az utca a Hegy utca egyes szakaszaival a gyűjtőútként funkcionáló Blaháné útra szervezett ráhordó hálózati szereppel rendelkezik. A dombvidéki kialakítású útpályák között a vonalkifejtéssel kialakított Hegy utca íves vonalvezetésének átvágására alkalmas a buszforduló és a Hegy utca domb felőli szakasza között a Hársfa utca érintett, mintegy 180 méter hosszú szakasza. Az érintett útszakasz nem egyirányú ugyan azonban az átmenő forgalom tiltására mindkét irányból behajtani tilos korlátozást

vezettek be, kivéve célforgalom kiegészítéssel. A megengedett sebesség 30 km/h, és úthibákra figyelmeztető jelzés is kihelyezésre került. Az útpálya szélessége 3 méter, a szabályozási szélesség 7,5-9,5 méter közötti. A korlátozó intézkedések hatására az útszakasz forgalma nagyon alacsony, annak ellenére, hogy néhány járművezető figyelmen kívül hagyja az átmenő forgalom tiltását. **Külön engedélyezés nélkül a KRESZ szabályai szerint az útszakasz kerékpárral mindkét irányban járható.**

- **Kazinczy Ferenc körút**

A Centrum városrész frekventált területén fekvő útpálya négyszintes társasházi lakótelep kiszolgálását végzi. Az útpálya mentén jellemzően parkolási létesítmények találhatók, merőleges, illetve párhuzamos beállással. Jellemző a területre, hogy parkolóhely hiánnyal küzdenek, aminek folyománya, hogy a párhuzamos beállású parkolóhelyek egy részét a lakók merőleges beállással használják, ezzel szűkítik ugyan az útpálya forgalmi sávját, azonban lényegesen több férőhelyet hasznosítanak. A körút kétirányú forgalmi rend szerint védett útvonalként üzemel, a déli részén lévő középfekvésű szigetes merőleges parkoló állások határoló útjainak kivételével, azok párban egyirányú rend szerint működnek. A Kazinczy körút útjaira minden lehetséges irányból (3 felől) csak célforgalom számára engedélyezett a behajtás. A korlátozó intézkedések hatására az útszakasz forgalma nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az egyirányú útszakaszokon nem javasolt az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezése** a várakozó járművek miatt szűk keresztmetszet nem teszi lehetővé. Az egyirányú utak párhuzamos rendszere kedvező közlekedést biztosít nincs jelentős igény forgalommal szemben ellenirányban.

- **Kazinczy Ferenc utca**

A Centrum városrész északi területén elhelyezkedő útpálya a 2104. j. út (Dózsa György út) és a Röges utca között teremt kapcsolatot, egyirányú forgalmi rendje szerint a Röges utca irányába járható. Az útpálya szélessége 4,0-4,25 méter, a szabályozási szélesség 8-9 méter közötti. Az útszakasz mentén mindkét oldalon van kiépített járda, a víztelenítést zárt rendszerű csatorna biztosítja. Az utcában a lakók közterületen is parkolnak, szűkítve kissé a forgalmi sávot. Helyenként a növényzet behajlik az úrszelvénybe. Az útszakaszon 5 t súly és 30 km/h sebesség korlátozás van érvényben. Az utca forgalommagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezése nem javasolt**, a keresztmetszet szűk és az ellenirány számára a Dózsa Gy. útnál nem adható meg a biztonságos és szabályozott csomóponti járműmozgás.

- **Kodály Zoltán utca**

A Kertváros területén a Testvérvárosok útja és az Arany János utca között helyezkedik el az út. Az érintett egyirányú forgalmú szakasza a Vörösmarty M. utca és a Jókai Mór utca között fekszik. Az útszakasz keskeny burkolattal (3,50 méter) és szabályozási szélességgel (5,5-6,2 m) rendelkezik. A forgalma alacsony, jellemző viszont a kétirányú kerékpározás, főleg az iskolából hazafelé tartó gyerekek használják rendszeresen forgalmi iránnyal szembe. Az útpálya felületéről mindössze öt ingatlan kiszolgálása történik. Magassági kialakítását tekintve viszonylag meredek az utca, a Jókai utca felé emelkedve. **Az ellenirányú kerékpározás forgalomtechnikai eszközökkel engedélyezett.**

- **Lumniczer Sándor utca**

A Centrum és a Kertváros fontos összekötő útvonala az egyirányú forgalmi rend szerint üzemelő Lumniczer Sándor utca. A Petőfi Sándor tér és a Bethlen Gábor utca közötti útpálya a Kertváros felé egyirányú. Az útszakaszhoz csatlakozik a Kampis Antal tér útja, mely zsákutca, illetve keresztezi a Szent János utca. A csatlakozó és keresztező utak

alárendelt, elsőbbségadásra kötelezett útpályák. A Petőfi téren kijelölt gyalogos átkelőhely keresztezi a burkolatot. Az útszakaszon a Petőfi tér és a Szent János utca között 40 km/h sebességkorlátozás és megállási tilalom van érvényben. Az útpálya mindkét oldalán található burkolt járda, illetve fasor. A burkolat szélessége 4,25-4,75 m között változó. Az utca forgalomnagysága nem éri el az 500 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az utcában az ellenirányú kerékpározás megengedett és kerékpáros burkolati jellel jelzett.**

- **Palotakert sétány**

Az Alsó-park területén kialakított lakótelep gyűjtőútja a Palotakert sétány. Az útszakasz a lakóterület kiszolgálását végzi, parkolási létesítményekkel ellátva. A területet feltáró átmenő gyűjtőút észak-dél irányú, két bejáráttal rendelkezik, mindkettő a 3104. j. országos közúthoz (Állomás utca) csatlakozik. A gyűjtőúthoz több parkoló állásokkal kiépített zsákutca csatlakozik, illetve nagyobb parkoló egységek belső útja. A gyűjtőút kétirányú forgalmi rend szerint üzemel, egyes szakaszain 40 km/h sebességkorlátozással. A nagyobb parkoló egységekhez tartozó belső útpályák egyirányú forgalmi renddel működnek. A terület déli részén található 6; 6a és 6b házszámú épületek közötti útpálya szintén egyirányú rend szerint üzemel, közel az Alsó-park fősétányához. Az utak forgalomnagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az egyirányú útszakaszokon nem javasolt az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezése** a várakozó járművek miatt szűk keresztmetszet nem teszi lehetővé.

- **Városmajor utca**

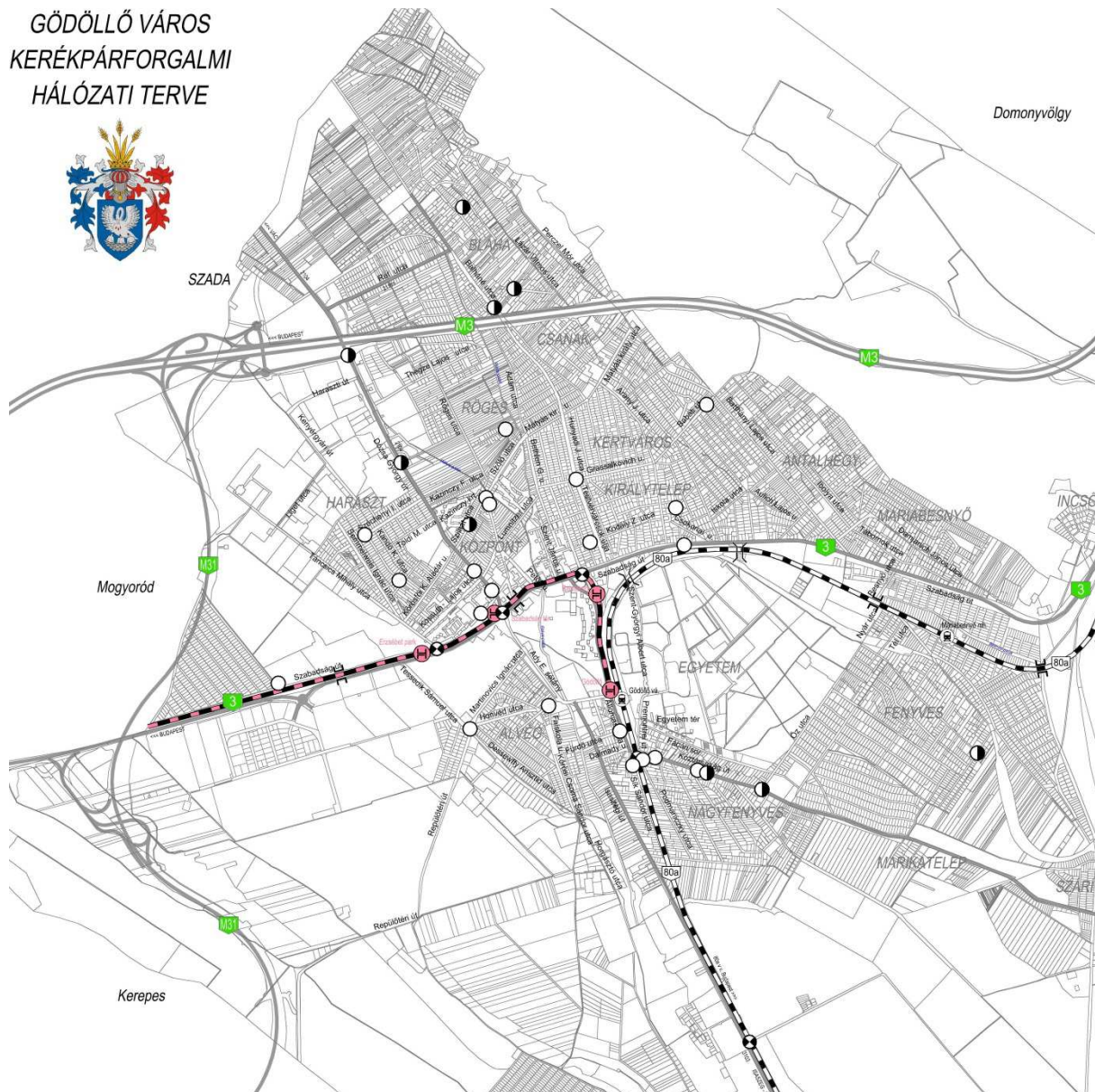
A Haraszt városrész dél-nyugati területén elhelyezkedő utca a 2104. j. út (Dózsa György út) és a Szent Imre utca között ad egyirányú kapcsolatot. A mintegy 200 méter hosszú útpálya a Szent Imre utca felé egyirányú. Az utca mindkét irányból behajtani tilos jelzőtáblával szabályozott a Dózsa György út és a Gödöllői Járásbíróság bejárata közötti szakaszon (50 m) ahol a kétirányú forgalom engedélyezve van. A belvárosias környezetben elhelyezkedő utca részben több fontos intézmény kiszolgálását is végzi, jelentős parkolási igényekkel. Az útpálya szélessége 4,50 méter körüli, helyenként két oldalon kiszélesedve a párhuzamos parkolók miatt. Párhuzamos parkolás esetén a megmaradó forgalmi sáv szélessége 3 méter körüli. Az utca szabályozási szélessége 8,50-12,0 méter között változik. Az utca forgalomnagysága nem éri el a 200 E/h mértékadó óra forgalom értéket. **Az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezése nem javasolt**, a rendelkezésre álló szűk keresztmetszeti szélesség miatt.

3.4.5 Baleseti adatok

A Központi Statisztikai Hivaltól vásároltuk meg 5 évre visszamenőleg a kerékpáros résztvevős balesetek adatait. Összesen 31 gödöllői vonatkozású bejegyzés szerepelt a jegyzőkönyvekben. Ezek összetétele a következő volt:

Év	könnyű sérüléssel baleset	súlyos sérüléssel baleset	halálos kimenetelű baleset	Összesen
2012	3	2	0	5
2013	6	2	0	8
2014	5	1	0	6
2015	4	2	0	6
2016	5	1	0	6
Összesen	23	8	0	31

2. táblázat Baleseti adatok



12. ábra Baleseti ponttérkép (5. sz. melléklet)

A balesetek okait tekintve az elsőbbség meg nem adása a vezető tényező, a 31 balesetből 15 emiatt következett be (48%). 14 alkalommal a kihelyezett jelzőtáblák utasításai ellenére történt baleset, melyek közül három okozott kerékpáros. A második a balesetet kiváltó okok közül a sebesség nem megfelelő megválasztása volt. Ez 7 esetet jelent (22,6%), melyek közül 5 esetben a kerékpáros hibájából következett be a baleset. A többi esemény bekanyarodás során betartandó szabályok megszegéséből, előzés szabályainak megszegéséből és figyelmen kívül hagyásából következtek. A baleseteket helyszínrajzon ábrázoltuk. A következő útszakaszokon tapasztaltunk jelentősebb számú balesetet:

- Köztársaság út és Dózsa György út: 4-4 baleset
- Szilhát utca: 3 baleset
- Mikszáth Kálmán út, Állomás út, Szabadság út (3. sz. főút): 2-2 baleset

A többi baleset elszórta helyezkedett el, tehát egyedileg célszerű vizsgálni az okokat. A csoportosan előforduló esetek ugyanakkor felhívják a figyelmet hálózati, vagy csomóponti problémákra.

Megfigyelhető, hogy a balesetek száma összefüggésben van az utak forgalmi terhelésével és a kerékpáros forgalom nagyságával. Ezért jár az élen a statisztikában a Dózsa György út (2104 j. orsz. közút) és a Köztársaság út (3104 j. orsz. közút). Még egy adalék ahhoz, hogy milyen fontos az elkerülő út (utak) megépítése.

3.4.6 Kerékpár parkolás, multimodalitás



13. ábra Meglévő kerékpártámaszok elhelyezkedése és darabszáma a városban

A város célirányos kerékpárosbarát fejlesztéseinek eredménye, hogy az elmúlt években jelentős számban kerületek telepítésre megfelelő műszaki kialakítású kerékpártámaszok az igényeknek megfelelő helyeken.

A kerékpártámaszok egységes kialakításúak és telepítésük, valamint jellemzőik a városra kidolgozott műszaki irányelv szerint készülnek. A formai megjelenés egységes, a kerékpáros igényeknek megfelelően, középső pálcás hajlított csőkorlátok készülnek, egyedi jellemzőjük a „Legyen Gödöllő Kerékpárosbarát Város!” programra utaló parkoló tábla.



14. ábra Kerékpáros várakozóhely

Kerékpártámaszok találhatóak az alábbi helyszíneken, kihelyezésük ideje szerint csoportosítva:

Kihelyezés éve	helye		darabszám	
2012	Művészetek háza		8	
	Átrium üzletház		5	
	Erzsébet park		3	
	Gödöllői Királyi Kastély előtti parkoló		9	
	Piac árkád alatt		6	
	Tormay Károly SZTK nagy		5	
2013	Erzsébet szálló mélygarázsában		5	
	Dózsa Gy. úti Posta árkádja		3	
	Piac árkád alá		4	
	Damjanich János Ált. Isk.		16	
	Török Ignác Gimnázium		2	
	Rézgombos ház, Szabadság tér		7	
2014	II. sz. rendelőintézet		6	
	Blaha, Rét utca - Manna ABC		5	
	Dózsa Gy. út 1-3. (cipőbolt előtt)		4	
	Városi Könyvtár		4	
	Coop ABC Palota-kerti		4	
	Coop Áruház főtér		5	
	Máriabesnyői Bazilika Alsó templom		5	
	játszóter	Alsópark		3
		Csokonay V. M. utca		2
		Csanak utca		2
		Faiskola tér		2
		Gébics utca		2
		Erzsébet királyné krt.		2
		Ambrus Z. köz 7.		2
Szent István tér		2		
2016	Petőfi Sándor tér 4-6. ügyfélszolgálat		5	
	Török Ignác Gimnázium udvara		3	
	Közterület Felügyeleti csoport mellé		4	
	Török Ignác Gimnázium főbejárata		10	
	Friedrich Chopin Zeneiskola udvar		5	
	Petőfi tér, Sonkás bolt előtt		3	
	Szabadság tér, CIB Bank		3	
2017	Palota-kert 1-2. játszótér		3	
	Kazinczy krt. játszótér		3	

3. táblázat Kerékpártámaszok elhelyezkedése és száma



15. ábra Meglévő kerékpártámaszok a Petőfi téren és a MUZA mellett



16. ábra Máriabesnyő vm.

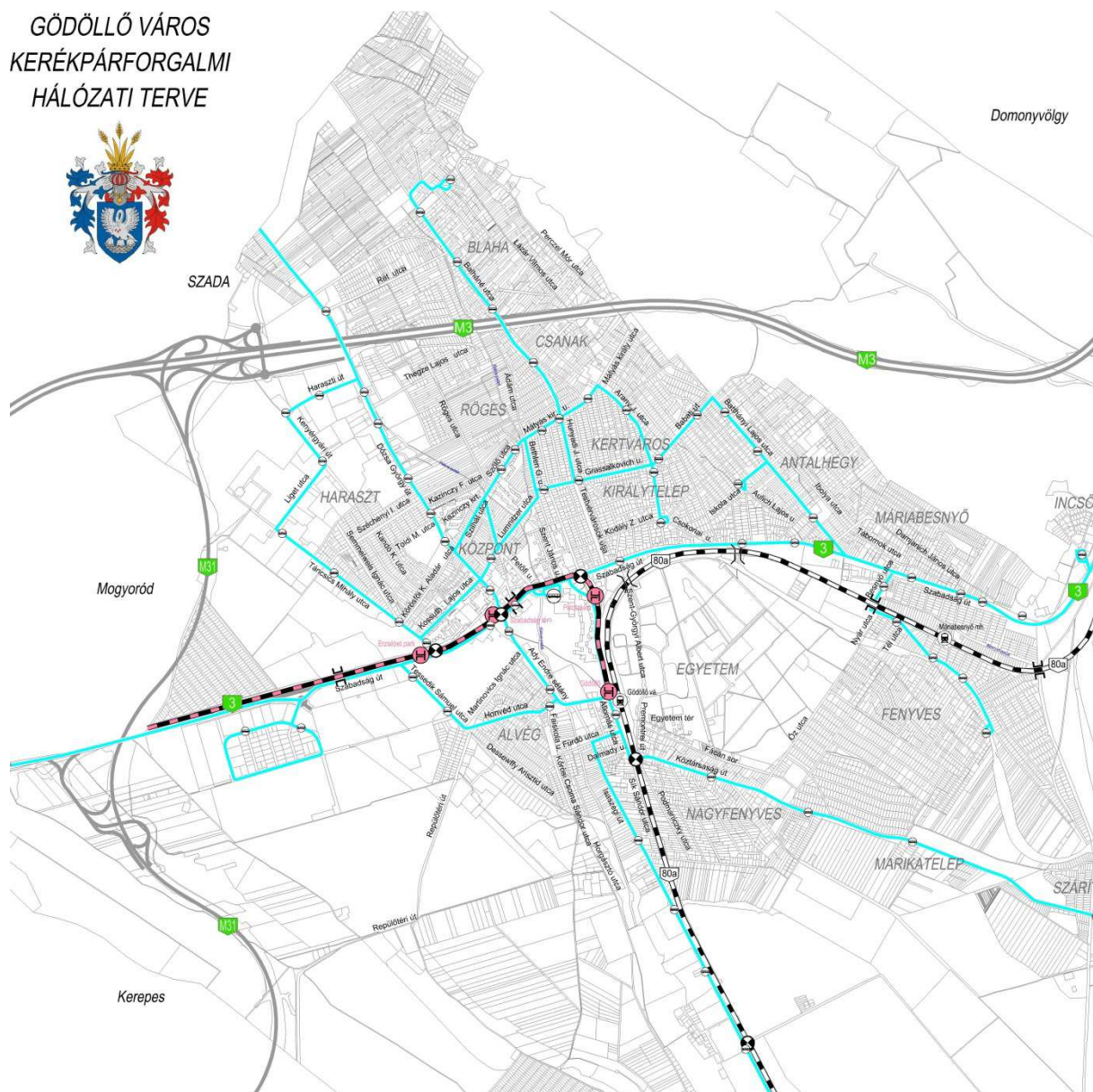
Nagy kapacitású B+R létesült a vasútállomásnál a Királyi váró mellett, illetve Máriabesnyő vasúti megállóhely P+R fejlesztése során is kialakításra került egy 10 férőhelyes fedett kerékpártároló.

A HÉV és az autóbusz járatok megállóhelyein még hiányoznak a kerékpárok tárolására alkalmas eszközök. Az autóbusz járatokon jelenleg nem lehet kerékpárt szállítani így a tárolás az átszálló kapcsolatok használatához nagy segítség lehetne. A H8 HÉV vonalon a kerékpárok szállítása engedélyezve van a szerelvényeken.

A HÉV-szerelvények középső kocsijának egyik végén van olyan szabad terület, ahol lehetséges egyszerre négy kerékpár biztonságos elhelyezésére és szállítására. A HÉV-megállók peronján felfestett kerékpáros piktogram jelzi, hogy melyik ajtón lehet a kerékpárral felszállni. (Fontos, hogy a HÉV-en is csak a kijelölt helyen szabad kerékpárt szállítani, máshol akkor sem, ha a kijelölt részre nem fér több bicikli. A jármű más részén szállított kerékpár azon kívül, hogy zavarja az utasforgalmat, balesetveszélyes is.) A BKK járatain kerékpárt szállítani egy vonal- vagy gyűjtőjegy érvényesítésével, illetve kerékpárbérlettel lehet. A kerékpárszállítás díján kívül természetesen a személyszállítását is meg kell fizetni, tehát a kerékpárosnak is rendelkeznie kell jeggyel vagy bérlettel. A HÉV-en a kerékpár számára váltott vonaljegy a teljes vonalon érvényes.⁴

⁴ forrás: <http://www.bkk.hu/kerekpar-szallitasa-a-bkk-jaratain/>

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



17. ábra Községi közlekedés járatainak útvonalai (6. sz. melléklet)

3.4.7 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

A városban két típusú tábla került elhelyezésre:

- **Útirányjelző táblák:** kerékpáros szimbólummal ellátott útbaigazító tábla település vagy városrész megjelöléssel, távolsággal, a nyíl alakú tábla mutatja az útirányt. Mérete 800×205 mm.
- **Útvonal megerősítő táblák:** kerékpáros szimbólummal ellátott, négyszögletes jelzőtábla, amelyet ott kell elhelyezni, ahol a kerékpárforgalmi nyomvonal helyes iránytartását kell jelezni. Mérete 600×480 mm.

A vizsgálati területen meglévő útirányjelző táblarendszer mindössze két nyomvonalon található: Rigó utca → Galamb utca → Blaháné utca irányát jelző táblarendszer, illetve az Alsópark → Szabadság tér → Patak tér → Kodály Z. u. → Csokonai u. → Iskola u. → Aulich Lajos u. → Turul u. → Dárda u. → Ibolya u. → Tábornok u. → Damjanich J. u. irányát jelző táblarendszer.

3.4.8 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények (forgalomtechnikai szabályozással):
Az alább közölt útvonalon meglévő kerékpáros nyomvonal építési beavatkozás nélkül, kizárólag forgalomtechnikai szabályozással került kijelölésre (táblázás/burkolati jel):
 - Rigó utca → Galamb utca → Blaháné utca (615 m)
 - Alsópark → Szabadság tér → Patak tér → Kodály Z. u. → Csokonai u. → Iskola u. → Aulich Lajos u. → Turul u. → Dárda u. → Ibolya u. → Tábornok u. → Damjanich J. u. (4440 m)
A nyomvonal a Belvárosi parktól indul a fent leírt útvonalon, egészen a Kapucinusok teréig. A kezdeti szakaszon összesen 216 m hosszón, gépjárműforgalom elől elzárt ~5,0 m széles aszfaltburkolaton zajlik a kerékpározás.
 - Dalmady utca (kerékpáros nyom és táblázás)
 - Fecske utca → Ádám utca → Bethlen Gábor utca (kerékpáros nyom)
 - Lumnitzer Sándor utca (kerékpáros nyom, táblázás)

A forgalomtechnikai beavatkozás kijelölt kerékpáros útvonalak kialakítása szabványos forgalomtechnikai eszközökkel történt, a burkolati jelek újrafestése időszerű lehet.
- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények (építési beavatkozással):
 - Hunyadi János utca a Mátyás király utca és a Fecske utca között
Megemelt kerékpársávként üzemel. A közút részeként, az útburkolattól kiemelt szegéllyel elválasztva épült kerékpársáv. „Megemelt kerékpársávnak nevezhető az a kialakítás, ahol kétoldali, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (kerékpársáv) jön létre a közúti keresztmetszetben, a közút részeként, de attól alacsony szegéllyel elválasztva, szintben kiemelve („koppenhágai típusú” kerékpársáv.)”
 - Dózsa György út a Körösfői K. Aladár és Széchenyi István utca között
Gyalog- és kerékpárút
 - Szabadság tér (Főtér) → Laxenburg sétány az Alsóparkban
Önálló gyalog- és kerékpárút

A Dózsa György úti és a Laxenburg sétányon vezető gyalog és kerékpárút kialakítása a szabványoknak megfelelően történt, állapota megfelelő. A frissen épült Hunyadi János utcai kerékpáros létesítmény műszaki állapota értelemszerűen hibátlan, azonban a Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. Útügyi Műszaki Előírásban nem szerepel a megépült keresztmetszeti kialakítás, az az Nemzetgazdasági Minisztérium által kidolgoztatott „Koppenhágai típusú megemelt kerékpársáv tervezési útmutató” alapján készült.

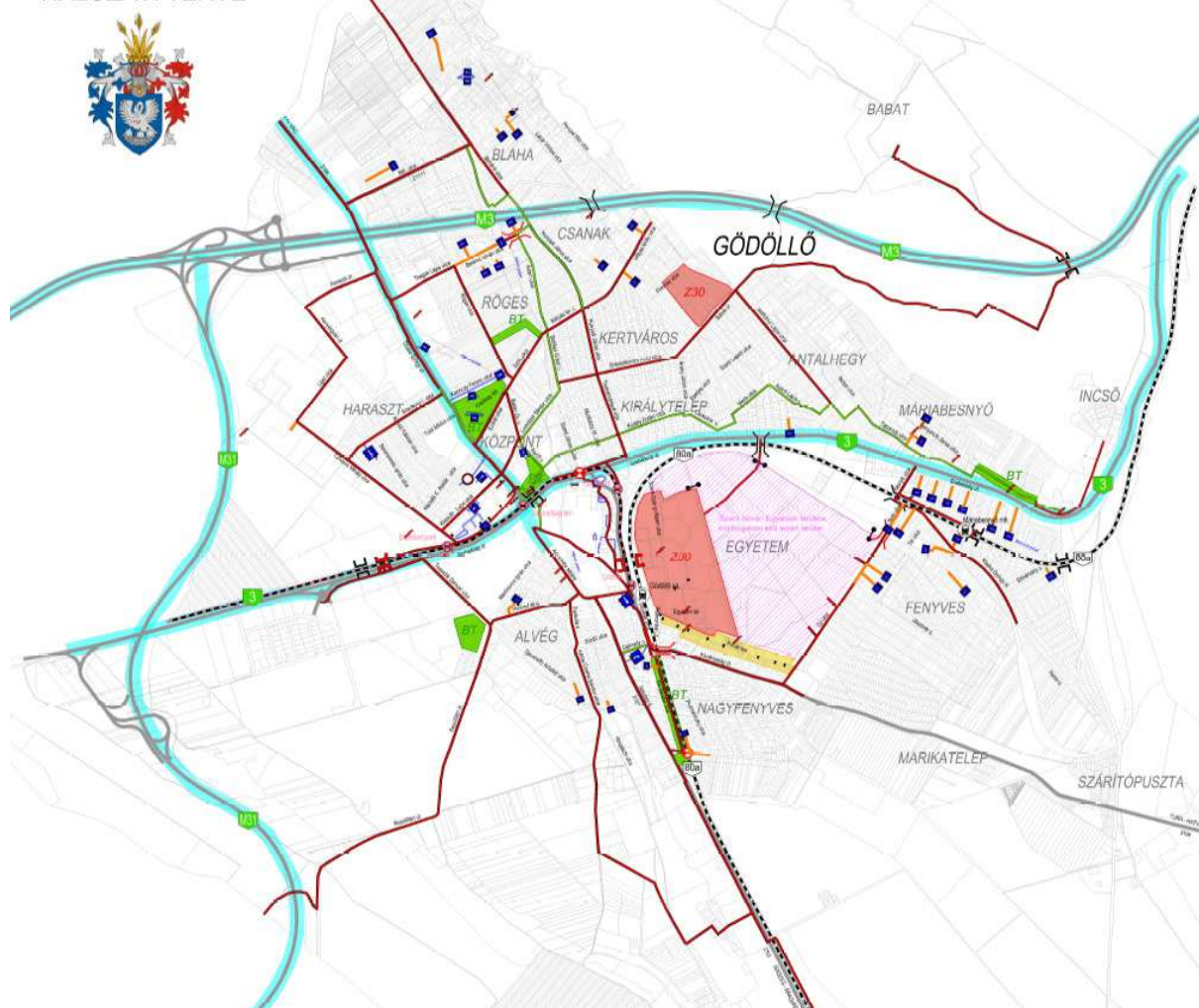
3.4.9 Értékelés és problématerkép

- **A vizsgálati terület kerékpárforgalmi hálózata jelentős hiányosságokkal rendelkezik**, azon belül alig található önálló, kiépített kerékpárforgalmi nyomvonal. **Ebből kifolyólag azok nem alkothatnak összefüggő hálózatot.**
- A forgalmas fő- és gyűjtőút hálózat mentén a kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása elkezdődött, a nyomvonalak azonban befejezetlenek, a hálózati elemek nem érnek össze, még **folytonossági hiányok vannak.**
- A területen 1 db korlátozott sebességű (Zóna30) övezet található, az egyetem területén, amelyen belül **a kerékpározás megengedett.** A zónák határa többnyire csak

jelzőtáblával jelölt, néhol fordulnak elő épített sebességcsillapító küszöbök, amelyek többsége kerékpáros szempontból nem megfelelő, azok átépítése szükséges.

- A Zóna30 övezeteket határoló nagyobb forgalmú utak mentén **nincsenek összefüggő, kerékpáros nyomvonalak**, amelyek az övezetekből érkező kerékpárosokat központi területek felé vezetnék.
- A kerékpáros közlekedést és az úthálózat átjárhatóságát jelentősen befolyásolják az egyirányú útszakaszok. A vizsgálati területen lévő egyirányú forgalmú utak nagy része a kerékpárosok számára is egyirányú, az ellenirányú kerékpározás csak egy részükben engedélyezett. Az egyirányú utcák egy része a település domborzati viszonyaiból adódóan nagyon meredek, az útpályák sok esetben keskenyek, illetve azok mentén egy vagy kétoldali parkolás is jellemző. Emiatt az ellenirányú kerékpározás lehetőségét egyszerű forgalomtechnikai beavatkozással nem lehet megoldani. **Néhány esetben azonban az egyirányú útpályák alkalmasak az ellenirányú kerékpározásra is,** illetve megfelelő intézkedésekkel alkalmassá tehetők.
- A városban meglévő zsákutcák egy része lépcsőben végződik pl.: Ivánka Imre utca vagy Kápolna köz. Ezen utcáknál **a lépcsők alkalmassá tételével** (tolósínek felszerelése) **a kerékpáros átjárhatóság biztosítható.**
- A kerékpárosok a központi területeken (Alsópark, Szabadság tér, Palotakert, stb.) sűrűbben kerülnek konfliktusba a gyalogosforgalommal, mert itt közös felületet használnak és koncentráltabban fordul elő mindkét közlekedési forma, jellemző ott a konfliktus, ahol nincs kerékpáros infrastruktúra, csak sétány, viszont van kerékpározási igény.

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



18. ábra Kerékpározást akadályozó tényezők problématérképe (7. sz. melléklet)

3.5 Közbringa

- Gödöllő Város területén nincs működő közösségi kerékpárkölcsonzó rendszer.

3.6 Szervezeti-működési háttér

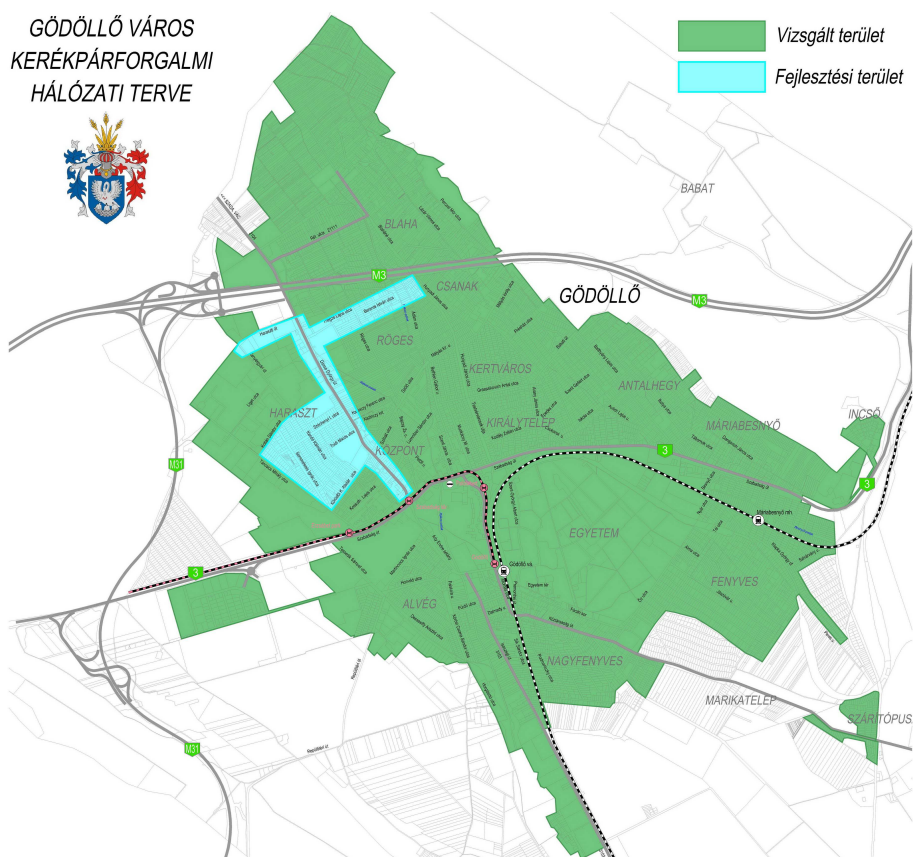
A város lakott területén belül kialakítandó és meglévő kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése és üzemeltetése önkormányzati feladat. A szükséges intézkedések koordinálása és a feladatok elvégzése vagy elvégeztetése Gödöllő V+áros Polgármesteri Hivatalának dolga. 2012 évben a Képviselő-testület elfogadta a „Legyen Gödöllő Kerékpárosbarát Város!” programot, a határozat alapján a mai napig a városi kerékpáros infrastruktúra fejlesztési feladatok koordinálását az erre a célra létrehozott Kerékpáros Munkacsoport végzi.

A létesítmények fenntartásával és üzemeltetésével a VÜSZI Gödöllői Városüzemeltető és Szolgáltató Nonprofit Kiemelkedően Közhasznú Kft. foglalkozik.

3.7 A fejlesztési terület kijelölése

A teljes város kerékpárforgalmi hálózata még pályázati forrásokból is csak ütemezetten valósítható meg. A költségek mellett tekintettel kell lenni arra is, hogy a megvalósítás folyamata időigényes, mind az előkészítés, mind a kivitelezés egy jelentős hálózat esetében évekig is eltarthat. Jelen projekt keretében a teljes város kerékpárforgalmi hálózatból egy kiemelt beruházási program megvalósítása történik, mely a teljes város kerékpáros hálózatának fontos részeként az pályázati forrás keretében biztosítja az érintett terület minden úthálózati elemére kiterjedve a kerékpározhatóság kedvező feltételeit.

A jelenleg rendelkezésre álló fejlesztési forrás a hálózat első ütemének tekintető feladatok megvalósítását szolgálja. Az első ütemben kialakítandó feladatok során létrejön egy a város jelentős részét lefedő kerékpárosbarátta fejlesztett terület.



19. ábra Vizsgált terület és fejlesztési terület lehatárolása

A vizsgált terület gyakorlatilag egész Gödöllő lakott területét lefedi, ami mintegy 18,90 km² nagyságú területet jelent. A területet kelet-nyugat irányban kettészeli a 3. sz. főút (Szabadság út), illetve az ezzel közel párhuzamosan haladó H8-as HÉV illetve a 80a jelű Budapest – Hatvan vasútvonal.

A fejlesztésre kijelölt terület a nagy forgalmi terhelésű Dózsa Gy. út mentén Haraszt, a Központ és Csanak városrészek összekapcsolását szolgálja. A város több éve tartó áldozatos és költséges erőfeszítései ellenére sem volt képes ez idáig önállóan, saját forrásból megvalósítani a kerékpáros közlekedés helyi legjelentősebb problémáját a 2104. j. út Dózsa Gy. út menti közlekedés rendezését. A központot a bevásárló és gazdasági területekkel

összekötő útvonal a város egyik közlekedési főtengelye, melyen naponta közel 17.000 egységjármű terhel. A kerékpározás a közúton a nagy forgalom, a járműosztályozók és a jelzőlámpás forgalomirányítás mellett nehézkes és veszélyes. A kerékpáros és a közúti forgalom elválasztása teljesen indokolt. A közúti pálya geometriája és a forgalomszabályozás a korábbi vizsgálatok és elemzések eredményeként kijelentve nem teszik lehetővé az irányhelyes infrastruktúra kialakítását.

A helyi kerékpáros fejlesztési program a „Legyen Gödöllő Kerékpárosbarát Város” 2012 évi indulását követően 2013. évben készül lakossági kérdőíves felmérés alapozta meg a projektek prioritását és tárta fel a lakosság által szükségesnek tartott hiánypótló intézkedések fontosságát.

A kérdőívre adott válaszok szerint a leggyakrabban használt útvonalak a Dózsa Gy. út és a Belváros, a legkedveltebb úti célok a Városközpont és a Tesco bevásárló központ. Azok közül, akik nem gyakran kerékpároznak a Dózsa Gy. út mentén szeretnének leginkább közlekedni, ha megfelelő feltételek lennének a kerékpárhasználatra.

Kardinális kérdéssé vált tehát rögtön a program indításának elején a Dózsa Gy. út menti meglévő rossz állapotú szakaszok felújítása és a hiányzó szakaszok kiépítése, hogy kedvező, vonzó és biztonságos kerékpáros infrastruktúra álljon a lakosság rendelkezésére.

A fejlesztés tervezése és saját források biztosításával a meglévő létesítmények felújítása el is kezdődött, az elkészült létesítményt használatba is vették a kerékpárosok. A nyomvonal hiányzó szakaszainak kiépítése a soron következő feladat, mely a városi kerékpáros infrastruktúra hálózat kialakításának legfontosabb eleme, a társadalmi megítélés szerint a legtámogatottabb kerékpáros fejlesztés.

Ennek megfelelően történt a fejlesztési terület lehatárolása és a projektcélok meghatározása.

4 A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

4.1 Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz

Rákos-Patak Völgye – Pest megyei szakasz; Térségfejlesztési Konceptió és Stratégiai Program

A program prioritásként kezeli a Rákos-patak menti kerékpározás lehetőségét, illetve ezáltal a térségi kapcsolatokat erősítő turizmusfejlesztést. Ebbe a fejlesztési programba tartozik:

- Rákos-völgy menedzsmentje (monitoring, szervezetfejlesztés, identitás- és brandépítés)
- Élet- és működőképes Rákos-völgyi vízrendszer (Gödöllő Isaszegi törendszerek revitalizációja, kék-zöld infrastruktúra-funkciók megújítása)
- Kerékpáros Rákos-völgy (Szabadidős kerékpározás európai színvonalú infrastruktúrája, Versenyképes rekreációs-turisztikai kerékpáros szolgáltatás)
- Attraktív Rákos-völgy (Patak menti közösségi helyek, rekreáció, turisztika)

A javasolt nyomvonalak többsége illeszkedik a Térségfejlesztési Konceptióban feltüntetett Euro Velo 14 javasolt nyomvonalához, azonban vannak szakaszok, amelyek megvalósítása a helyszínelés és alaposabb vizsgálat miatt nem, vagy csak túlzott költségráfordítással lenne megvalósítható:

1. Euro Velo 14 nyomvonala Isaszeg felé:

Blaháné u. – Rét u. – Rigó u. – Galamb u. – Blaháné u. – Fecske u. – Ádám u. – Bethlen G. u. – Lumnitzer S. u. – Petőfi u. – Belvárosi park – Laxenburg sétány
 → Ady Endre sétány – Faiskola u. – Körösi Csoma S. u. – Horgásztó u. – Alvég városrész felé
 → Vasútállomás felé – Állomás utca – Sík Sándor u. – Alvég u. – Isaszegi út – Isaszeg felé

2. Euro Velo 14 nyomvonala Hatvan felé:

Blaháné u. – Rét u. – Rigó u. – Galamb u. – Blaháné u. – Fecske u. – Ádám u. – Bethlen G. u. – Lumnitzer S. u. – Petőfi u. – Belvárosi park – Szabadság út – 0241 hrsz – 0229 hrsz – 0232 hrsz – 7554/2 hrsz – 3104 j országos közút – Tura, Hatvan felé

A javasolt kialakítás a Horgásztó utcánál eltér az EV14 koncepcióban kijelölt nyomvonalától. A helyszíni bejárás alkalmával megállapításra került, hogy az EV14 kijelölt nyomvonala ezen a szakaszon nem járható, magáningatlanon halad, ezért attól eltérően, útként nyilvántartott földrészleteken javasolt az útvonalat kijelölni.

4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A vizsgálati terület kerékpáros hálózata meglehetősen hiányos, valójában nem is beszélhetünk még hálózatról. A csillapított sebességű illetve forgalmú övezetekben, kisforgalmú lakóutcákon különösebb beavatkozás nélkül lehet kerékpározni. Az ilyen úthálózati elemek nyomvonala külön kijelölve nem jelenik meg a tervlapokon. Az alhálózati elemek felülvizsgálata során megállapított, kerékpározást akadályozó, vagy nehezítő pontszerű problémák megszüntetése a feladat (pl. zsákutcák átjárhatósága).

A tervezett hálózatfejlesztés részeként összefüggő, nagyobb lakóterületek lehatárolásával védett, csillapított övezetek alakíthatók ki. Az ilyen lehatárol és forgalomtechnikai eszközökkel kijelölt 30 km/h korlátozott sebességű övezetek, vagy lakó- pihenő övezetek kialakítsa a kerékpározás feltételeinek javítása érdekében a kerékpárosbarát hálózat fejlesztés részeként valósítandók meg. A lehatárolásnak illeszkednie kell a már meglévő csillapított

területek rendszeréhez, logikusan kiegészítve azokat. A meglévő létesítmények felülvizsgálata során meghatározott hiányosságok, elégtelenségek igényelnek beavatkozást. A zónán belül törekedni kell a kerékpárosbarát műszaki megoldások alkalmazására. A sebesség csillapítás épített eszközeinek kerékpárral átjárhatónak kell lennie.

A magasabb rendű gyűjtő, elosztó jellegű nyomvonalak már kijelölt, jelzett, irányított és szabályozott kerékpáros forgalmú útvonalak, melyek útirányjelzést és figyelmeztető, megerősítő útburkolati jelek alkalmazását igénylik. Ezek a nyomvonalak alacsony forgalmú útpályák felhasználásával kerülnek kijelölésre a kerékpáros a közúti forgalom részeként közlekedhet, a forgalombiztonság növelése és a kerékpározhatóság feltételeinek megteremtése érdekében forgalomtechnikai beavatkozások szükségesek.

A frekvenciánál nagy forgalmú, terhelt útpályák mentén a kerékpárosok védelme érdekében jelentősebb beavatkozások szükségesek. Kíváncos a kerékpárost integrálni a közúti forgalomba, olyan forgalomtechnikai megoldásokkal, melyekkel biztonságossá tehető a kerékpárosok számára az adott útvonal. Azokon a helyszíneken ahol erre nincs mód, a kerékpáros forgalmat el kell különíteni a gépjármű forgalomtól, különös gondot fordítva itt is a forgalombiztonságra. Az ilyen jellegű nyomvonalak esetében a közút megengedett sebességét le kell csökkenteni, ezzel védve az itt közlekedő kerékpárosokat.

A lakóövezetekben jelentkező fő probléma a település domborzati viszonyaiból adódik. Néhány utcában a 10%-ot is meghaladó esésű/emelkedésű szakaszokkal találkozhatunk. Ezek többsége rövid lakóutca vagy zsákutca, amely lépcsőben végződik, ily módon kapcsolódva a rá közel merőleges utcához. Értelmszerűen ez nem átjárható kerékpárral ezért a hasonló helyekre tolosínt kell felszerelni, hogy a kerékpárt át lehessen tolni a csatlakozó utcába.

A kerékpáros hálózat valós hálózattá bővítésével, a hiányzó elemek, nyomvonalak kijelölésével/megépítésével a fő célállomások nem változnak, pusztán szabályozott keretek között, kerékpárral is megközelíthető az adott úti cél.

4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

4.3.1 Alapelvek

A projekt területének kerékpárosbarát átalakítását elsősorban az alábbi beavatkozásokkal kell megoldani.

- Fő- és gyűjtőutak kerékpárosbarát átalakítása: a gépjármű- és gyalogosforgalom függvényében az UME szerint javasolt kerékpárforgalmi létesítmények alakítandók ki, a mellékirányú kapcsolatok biztosításával.
- Meglévő, kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények korrekciói, szükség szerint elvégzendők, a burkolatállapot javításától a keresztmetszeti átalakításig.
- Mellékút-hálózat kerékpárosbarát átalakítása, ezen belül:
 - Forgalomcsillapítás, forgalom- és sebességcsökkentés szükség szerint új épített vagy jelölt elemek létesítésével.
 - Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpárforgalomra: „Kivéve kerékpár” kiegészítő tábla, Keresztező irányokban a megfelelő táblázás, burkolat jelek, felállóhelyek, torkolati kerékpársávok, kerékpáros piktogramok létesítendőek, és a csomópontokban az elsőbbségi viszonyokat megfelelően szabályozni kell. Szükséges lehet a parkolási rend kismértékű módosítása, kikerülőhely létesítése, kereszteződéseknel szegélykorrekciók. Mind a kerékpárral

közlekedők, mind a keresztirányú forgalom számára fokozott figyelemfelhívás szükséges a nem várt irányból érkező kerékpár miatti konfliktusok csökkentésére.

- Kerékpáros akadálymentesítés: zsákutcák átjárhatóságának biztosítása, kerülőket lerövidítő átkötő szakaszok kiépítése szintkülönbséget leküzdő rámpák építése, lépcsőkön tolósínek, felszerelése.
- Közterületi kerékpárparkolók:
 - A tervezéssel érintett utca szakaszokon kerékpárparkolókat kell tervezni a környező intézmények, üzletek funkciójából fakadó igényekhez igazodva, forgalomtechnikai eszközökkel és utcabútorokkal összhangban.
 - A kerékpártámaszok útfelületen parkolósávba vagy járdafelületre kerülnek, helyszínenként 3-5 db. A kerékpárparkolók alá szilárd burkolat (szükség esetén annak felújítása) létesítendő.
- B+R kerékpártárolók: A vasúti megállóhelyeknél (HÉV és nagyvasút) illetve Gödöllő vasút- és Gödöllő buszállomáson B+R tárolók létesítendőek.
- A kerékpárosbarát hálózat kialakításának logikai rendszere a beavatkozások prioritása szerint:



20. ábra: Beavatkozási hierarchia

4.3.2 Javasolt tervezési paraméterek

A tervezett létesítmények javasolt tervezési paramétereit az e-UT 03.04.11 sz. „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (A KTSZ kiegészítése)” c. Útügyi Műszaki Előírás alapján határoztuk meg a hálózati szerep és a tervezési sebesség figyelembe vételével.

Létesítmény típusa	Hálózati szerep	Tervezési sebesség	Használati szélesség [m]
Kerékpársáv	„B”	≤ 20 km/h és > 20 km/h	1,25
Kisforgalmú közút	-	-	-
Kétirányú kerékpárút 2×1 haladósávval	„B”	≤ 20 km/h	2,00
Kétirányú kerékpárút 2×1 haladósávval	„B”	> 20 km/h	2,50
Burkolati jellel, kiemelt szegéllyel vagy „K” szegéllyel elválasztott gyalog- és kerékpárút	„B”	≤ 20 km/h	3,75
Kerékpáros nyom	„B”	≤ 20 km/h és > 20 km/h	1,00

4. táblázat: A tervezett létesítmények javasolt tervezési paraméterei

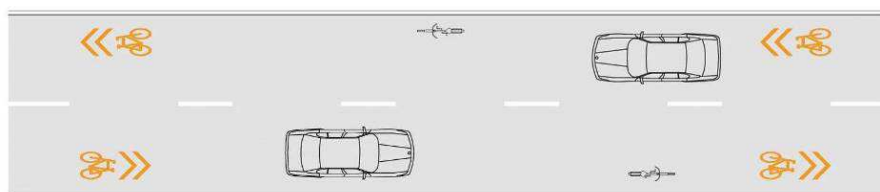
4.3.3 Alkalmazható létesítmények

- Kisforgalmú utca**

2000 E/h közúti forgalomnagyság alatti utcákban a kerékpáros a közúti fogalommal közös felületen halad a KRESZ szabályainak megfelelően.

- Kerékpáros nyom**

A kerékpáros nyom a forgalmi sáv felületére festett (10-25 m-enként) sárga színű burkolati jel. Nem önálló létesítmény. A festendő piktogram jelzi a kerékpárosok mozgásának nyomvonalát és irányát. Nem szükséges a meglévő burkolati jelek eltávolítása, csak a létesítmény kijelöléséhez szükséges forgalomtechnikai beavatkozások elvégzése. A burkolati jeleket sárga színben kell elkészíteni.

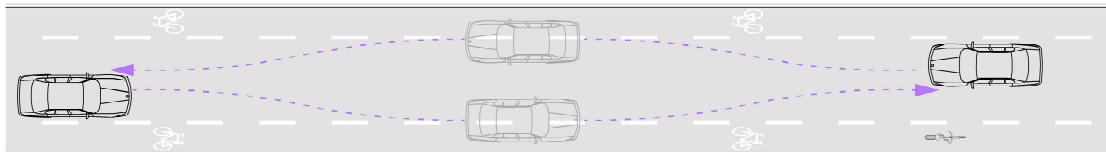


21. ábra Kerékpáros nyom jellegrajza

- Nyitott kerékpársáv**

A nyitott kerékpársáv az útpálya mindkét oldalán burkolati jellel elválasztott 1,25 m széles sáv, amely a kerékpárosok, és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) járművek egyirányú közlekedésére szolgáló különleges forgalmi sáv. A közúti forgalom minimális sáv szélessége 3,50 m. A burkolati jelek szélessége 0,12 m, kiosztása 1,50/1,50. A burkolati jeleket fehér színben kell elkészíteni. A meglévő hosszanti burkolati jeleket el kell távolítani. A gépjárművek alapesetben nem közlekedhetnek a nyitott kerékpársávon, ráhajtani csak

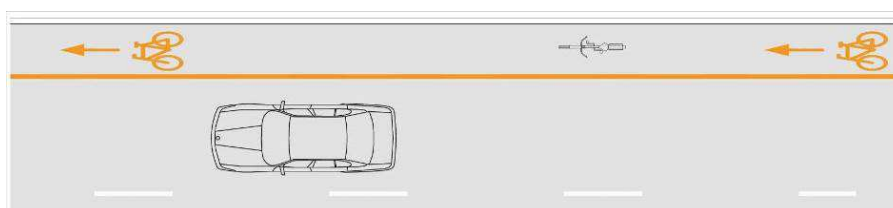
különleges esetekben, kitérés, kikerülés, előzés vagy jobbra kanyarodás (balra kanyarodás nem!) céljából lehet szigorúan csak a kerékpárosok veszélyeztetése nélkül.



22. ábra Nyitott kerékpársáv jellegrajza

- **Kerékpársáv**

Az úttest két szélén kijelölt különleges forgalmi sáv. Szélessége 1,25 m. A burkolati jeleket sárga színben kell elkészíteni.



23. ábra Kerékpársáv jellegrajza

- **Megemelt kerékpársáv**

Megemelt kerékpársávnak nevezhető az a kialakítás, ahol kétoldali, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (kerékpársáv) jön létre a közúti keresztmetszetben, a közút részeként, de attól alacsony szegéllyel elválasztva, szintben kiemelve („koppenhágai típusú” kerékpársáv.).

A megemelt kerékpársáv, mint a közút része, a járdától szükségképpen fizikailag elválasztott létesítmény. Csomópontban általában az úttest szintjére süllyesztve, kerékpársávként kell átvezetni.

- **Önálló, kétirányú kerékpárút**

A kerékpárút burkolatának szélessége 2,00-2,25 m. Tengelyébe terelővonal festendő. A terelővonal kiosztása 1,50-1,50, szélessége 0,12 m. Kerékpárút szélén folytonos vonal festendő amennyiben a burkolat megvilágítása nem megfelelő, illetve ha a kerékpárút burkolt felülethez csatlakozik. A burkolati jelek színe sárga.

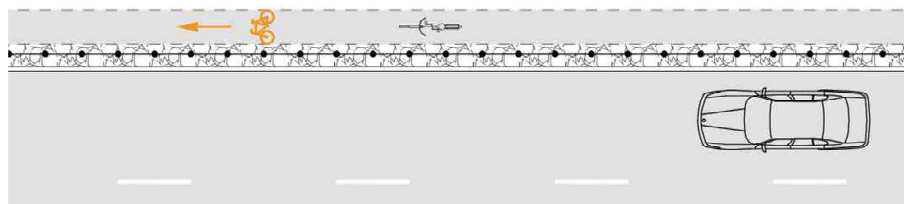


24. ábra Önálló kétirányú kerékpárút jellegrajza

- **Önálló, kétoldali, egyirányú kerékpárút**

A kerékpárút burkolatának szélessége 1,00 m, min. 0,80 m-es elválasztva a közút burkolatától. Kerékpárút szélén folytonos vonal festendő amennyiben a burkolat

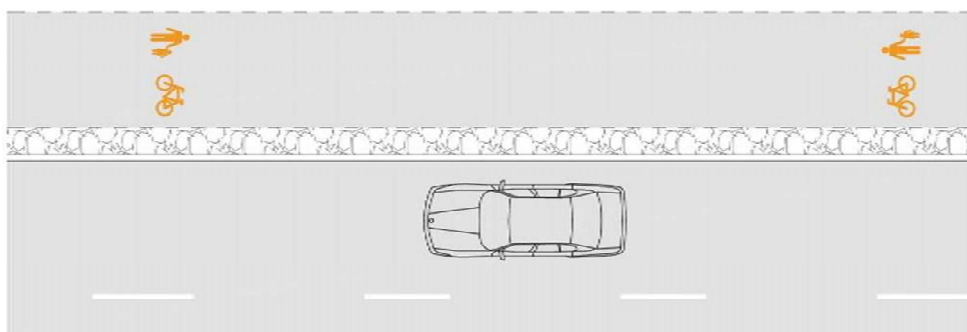
megvilágítása nem megfelelő, illetve ha a kerékpárút burkolt felülethez csatlakozik. Torzítatlan kerékpáros piktogram festendő a felületére. A burkolati jelek színe sárga.



25. ábra Kétoldali egyirányú kerékpárút jellegrajza

- **Elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút**

Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút burkolatának szélessége 2,75-3,50 m. A gyalogosok és a kerékpárosok közös felületen haladnak. A burkolati jelek színe sárga.



26. ábra Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jellegrajza

- **Elválasztott gyalog- és kerékpárút**

Az elválasztott gyalog-és kerékpárút burkolatának minimális szélessége 3,75 m. A két felületet egymástól fizikailag el kell választani. A kerékpárút tengelyébe terelővonal festendő. A terelővonal kiosztása 1,50-1,50, szélessége 0,12 m. A burkolati jelek színe sárga.



27. ábra Elválasztott gyalog- és kerékpárút jellegrajza

4.3.4 Csillapított forgalmú övezetek:

A hálózatfejlesztés fontos elemei a csökkentett sebességű, vagy korlátozott behajtású zónák övezetek. A projekt hatásterületén belül több fajtája is üzemel a csillapított

forgalmú övezeteknek, melyek a kerékpározhatóság feltételeit teljesítik. A hatásterületen belül a 30 km/h csökkentett sebességű övezet, illetve a lakó- pihenő övezet alkalmazása a leghatékonyabb módja a nagyobb összefüggő kerékpárosbarát hálózat kialakításának.

A csillapított forgalmú övezetek lakott területen, forgalmi és/vagy gyűjtő utakkal határolt, „övezeti” szabályozású, jelzőtáblákkal, esetleg épített kialakítással is megkülönböztetett terület egységek, ahol a gyalogosok és a kerékpárosok meghatározott feltételek mellett, biztonságosan közlekedhetnek.

A meglévő és a tervezett csillapított forgalmú övezetekben az alábbiak teljesítésére kell törekedni:

- Területre kiterjedő forgalomcsillapítással (30-as zóna, Lakó- pihenő övezet,) a közúti forgalom és a kerékpáros forgalom átlagsebességét minél jobban közelíteni kell egymáshoz.
- Korlátozott sebességű övezet kialakítása: a kerékpáros és a közúti forgalom azonos útfelületen, a körzethatáron jelölt megengedett legnagyobb sebességgel közlekedhet, a gyalogos forgalom kiemelt szegéllyel, vagy zöldterülettel, árokkal elválasztott.
- Lakó-pihenő övezet kijelölése: valamennyi közlekedésben résztvevő általában azonos felületen közlekedik, a gyalogosok elsőbbségével, a közúti forgalom korlátozott mértékű és sebességű (20 km/h).
- Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna) kialakítása (KRESZ 13. §.): útjai a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, egyéb jármű közlekedése az övezetben tilos, illetve korlátozott. Kerékpárosoknak az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén kell közlekedni, legfeljebb 20 km/h sebességgel. Az út egyéb részein a kerékpárosok – a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhetnek. A kerékpárosok számára kijelölt útfelületen a gyalogosok nem közlekedhetnek. A gyalogos és kerékpáros övezetben kerékpáros útpálya vagy eltérő (pl.: téglavörös) színű, vagy eltérő anyagú, textúrájú burkolattal, „K”szegéllyel vagy alacsony kiemelt szegéllyel létesíthető. Célszerű a kerékpáros közlekedés céljára kijelölt útvonal szintbeni elválasztása a gyalogos közlekedéstől.
- A csillapított forgalmú területeken a kerékpáros forgalom számára egyértelműen jelezni kell a csatlakozó kerékpáros hálózati irányt.

A jelzőtáblák kihelyezése lehatárolja az övezeteket, egyértelműsíti az övezeti jel alapján a közlekedési szabályokat, azonban a zónahatárokon belül, főleg a gépjárművezetők miatt a sebességhatárok betartásának fizikai kikényszerítésére is szükség lehet. Erre különböző forgalomcsillapító eszközök használhatóak (járművekben függőleges lengéseket keltő eszközök, járművekben vízszintes lengéseket keltő eszközök). A forgalomcsillapító eszközök fajtájának kiválasztásakor vizsgálni kell az elem és a kerékpáros forgalom viszonyát. Csak olyan kialakítás alkalmazható, amelyik a kerékpáros forgalom menetdinamikai jellemzőivel összeegyeztethető, vagy amely a kerékpáros forgalmat nem akadályozza. A kerékpárforgalom nyomvonalán olyan forgalomcsillapítási eszközt kell alkalmazni, amely a kerékpár menetdinamikai jellemzőinek megfelelő (lapos hajlású,

lekerekített felületek).

4.3.5 Egyirányú forgalmú utca ellenirányú kerékpáros forgalommal

Egyirányú forgalmú utcában csak akkor engedhető meg ellenirányban a kerékpározás, ha az jelzőtáblával jelzett. A kialakítás lehet kerékpársáv nélküli vagy kerékpársáv.

Az ellenirányú kerékpáros forgalom kijelöléséhez a következő szempontokat kell figyelembe venni.

- Ha a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása miatt szükséges, akkor az egyirányú utcák ellenirányú átjárhatóságát a kerékpáros forgalom számára biztosítani kell. Az egyirányú utcák egyirányúsítási irányának szükség szerinti megváltoztatása és/vagy az utca vagy egy szakaszának ismét kétirányúvá tétele elősegítheti a kerékpáros forgalom közlekedési lehetőségeinek kiterjesztését.
- A kijelöléskor vizsgálni, elemezni kell a forgalom nagyságot, a megengedett sebességet, a meglévő útpályaszélességet és a parkolási viszonyokat.
- A csomópontoknál az elsőbbségi viszonyokat egyértelműen jelezni kell. A kerékpáros forgalom alapvetően nem változtatja meg az egyébként egyenrangú útkereszteződés forgalmi rendjét, gépjárművek számára az ellenirányú kerékpáros forgalmat jelzőtáblákkal vagy burkolati jelekkel jelezni kell. Annak a forgalmi iránynak, amelyik egyenrangú útkereszteződésben jobbról találkozik az ellenirányban vezetett kerékpárossal „Egyenrangú utak kereszteződése” (KRESZ 88 ábra) veszélyt jelző tábla valamint „Kerékpárosok” veszélyt jelző tábla helyezendő el, alatta „kétirányú nyíl” kiegészítő táblával. A szembe vezetett kerékpáros irányt a csomópontban burkolati jellel (kerékpáros nyom jelzése, kerékpársáv jelzése) kell átvezetni.
- A kijelölés előkészítése során meg kell vizsgálni azt, hogy az ellenirányú kerékpáros forgalom bevezetésének milyen hatása lesz az adott utcarendszerben vagy egy nagyobb területen, különös tekintettel a parkolási viszonyokra.
- Az ellenirányú kerékpárforgalmat burkolati jelek: kerékpáros piktogram, haladási irányt jelző nyíl, kerékpáros nyom alkalmazásával kell hangsúlyosabbá tenni. A jelek távolsága 20-30 méter legyen.
- Parkolók melletti ellenirányú vezetésnél egyértelművé kell tenni a parkolóhely határait (eltérő színű burkolat vagy felfestés). A kerékpáros forgalom menetirány szerinti bal oldalán lévő parkolást lehetőség szerint meg kell szüntetni, vagy át kell helyezni a másik oldalra, vagy más rendszerű parkolási rendet kell kialakítani. Ha az ellenirányú kerékpáros forgalom menetirány szerinti bal oldali parkolóhelyek mellett halad el, és kerékpársávval kijelölt, akkor a kerékpársávot szaggatott vonallal kell kialakítani. Az ajtónyitás miatti oldalakadály távolságot biztosítani kell.
- Hosszabb egyirányú útszakaszon az átmenő közúti forgalom megjelenése megakadályozható az egyirányú utca megfelelő szakaszain ellenirányú egyirányú forgalmi rend kialakításával.
- Ha egyirányú forgalmi úton a teherforgalom korlátozásának igénye merül föl, akkor meg kell vizsgálni azt, hogy a forgalomnak van-e úti célja az utcában, vagy el tudja-e kerülni anélkül, hogy másik, érzékenyebb területet terhelne.
- Ahol forgalombiztonsági szempontból szükséges (pl.: útszűkületekben vagy

útkanyarokban), ott az ellenirányú kerékpáros forgalom és a közúti forgalom között elválasztás (pl.: rövid ellenirányú kerékpársáv kijelölése) szükséges.

- A közúti forgalom sebességének csökkentése érdekében folyópálya szakaszokon sebességcsillapító eszközök alkalmazására is szükség lehet.

4.3.6 Egyirányú forgalmú utca csomóponti környezetének kialakítása

- Csomóponti környezetben legfontosabb az elsőbbségi viszonyok egyértelmű kialakítása.
- Útkereszteződések beláthatósági viszonyai növelhetők a csomóponti környezetben a parkolás megakadályozásával.
- A kereszteződés előtti útszakaszon a csomópont közvetlen közelében kerékpáros piktogram és útirányjelző nyíl felfestése szükséges a kerékpáros számára.
- Olyan útkereszteződésekben, ahol a kerékpárosok haladási irányának kiemelt jelzése szükséges, ott a burkolati jelek mellett alkalmazható színes burkolat is.
- A közúti forgalom sebességének csökkentése érdekében csomóponti környezetben szükséges lehet sebességcsökkentő létesítmények (pl.: csomópont területének járdaszintre emelése) alkalmazása.
- A jobb észlelhetőség és beláthatóság érdekében az útkereszteződéseknel szükség lehet behajtási „kapuk” kialakítására burkolati jellel, vagy kiskorrekciós építéssel.

4.3.7 Kerékpárosbarát forgalomtechnikai átalakítások, korrekciók

A fejlesztési területen belül az arra alkalmas útpályákon, melyek nem részei a csillapított forgalmú övezeteknek, (inkább azok határoló útjai), és nem is egyirányúak, szükséges lehet a kerékpáros forgalom biztonságának növelése. A forgalombiztonság növelésére a feltételeknek megfelelő útpályákon a közlekedők figyelemfelkeltésére és a kerékpárosok pozícionálására alkalmas burkolati jel (kerékpáros nyom) felfestése vagy nyitott kerékpársáv kialakítása lehet célravezető, természetesen a létesítményeknek megfelelő forgalomtechnikai jelzések alkalmazása indokolt.

A kerékpáros nyom ott alkalmazható, ahol a kerékpáros forgalom közúti forgalomtól való elválasztása nem feltétlenül szükséges, vagy a szabályozási szélességen belül valamilyen okból nem lehetséges, vagy fontos a kerékpáros forgalom jelenlétének kihangsúlyozása, vagy a kerékpárforgalom szempontjából fontos a hálózati elemek folytonosságának jelölése.

A kerékpáros nyom a gépjárművezetők számára figyelem felhívó hatású, a kerékpárosoknak pedig a haladás nyomvonalát és irányát jelzi. Ilyen helyszínek lehetnek közepes forgalmú utak, a csomóponti átvezetések, járműosztályozók, stb.

A kerékpáros nyom nem önálló épített létesítmény, hanem a meglévő útpálya vagy forgalmi sáv felületére festett sárga színű burkolati jel, tehát a kerékpáros nyom nem növeli meg az útpálya vagy forgalmi sáv szélességét, hanem azon helyezkedik el. A burkolati jelek pontos helyzetét az alkalmazás környezetének, körülményeinek körütekintő figyelembevételével kell meghatározni. A párhuzamos parkolók mellett kialakításra kerülő kerékpáros nyomnál figyelembe kell venni az ajtónyitások miatti

oldalakadály távolságot. A jeleket ennek figyelembe vételével kell elhelyezni a burkolaton.

A kerékpáros nyom alkalmazható normál szélességű forgalmi sávon belül (3,00-3,50 méter) vagy az útkategóriához tartozó forgalmi sávnál szélesebb forgalmi sávban (3,50-4,50 méter).

A nyitott kerékpársáv olyan különleges kerékpársáv, amely a kerékpárosok számára létesül, de indokolt esetben mind a kerékpárosok, mind a gépjárművek átléphetnek a mellettük lévő forgalmi sávba.

A nyitott kerékpársáv az útpálya mindkét oldalán 0,12-0,12 cm fehér színű 2-2-es vonalkiosztású szaggatott burkolati jellel jelölt, elválasztott, (1,0+0,25) 1,25 méter széles sáv. A közúti forgalom forgalmi sávjának minimális szélessége 3,50 méter. Ez a középső sáv kétirányú forgalom céljára használt felület. A nyitott kerékpársáv lakott területen a kerékpárosok haladási helyét jelöli ki az útpálya szélességén belül ott, ahol zárt kerékpársáv kialakítására nem áll rendelkezésre elegendő szélesség. A közúti forgalom a kerékpáros részére kijelölt nyitott kerékpársávot is igénybe veheti, de csak akkor, ha azon nem közlekedik kerékpáros. Szükség esetén a kerékpáros is kiléphet a nyitott kerékpársáv területéből. E sávok kiépítése olyan utaknál, amelyeknél fokozott a parkolási igény és intenzív az átmenő forgalom, vagy nagy a rakodási igény, csak akkor ajánlható, ha szigorúan érvényesítésre kerül a megállási vagy várakozási tilalom, vagy parkolók és rakodó helyek létesülnek az útfelületen kívül.

4.3.8 Jelzőlámpás csomópontok

A kerékpárosok fokozott jelenléte szükségessé teszi a hálózaton belül érintett jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok felülvizsgálatát is. A csomópontokon átvezetett kerékpáros útvonalak befolyásolhatják a jelzőlámpás forgalomirányítás szabályozástechnikáját, a csomópontok hangolását, mert a kerékpárosok nagyobb számú megjelenése hatással lehet a közbenső időkre. A részlettervezésnél csomópontonként egyedileg vizsgálni kell az előretolt kerékpáros felálló helyek kialakításának lehetőségét is.

4.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A rendszeres (kézi vagy automatikus) kerékpáros forgalomszámlálás bevezetésének indokoltsága jelenleg a város kerékpáros infrastruktúráján nem igazolható. A kerékpáros forgalom részaránya és a kerékpározásra alkalmassá tett infrastruktúra kiterjedése még nem indokolja a monitorozást.

5 A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

5.1.1 I. ütem (VEKOP pályázati ütem):

Gödöllő évek óta elkötelezett a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésében. Engedélyezési tervi szinten kidolgozásra került a Vác-Gödöllő kerékpárút, és annak részeként először a Dózsa György út nyugati oldalán épült egy önálló kétirányú kerékpárút-szakasz. A következő fejlesztési hullám a 2010-es évek elején, a Kerékpárosbarát Város Programmal folytatódott. Ennek keretében a városközpontot külső lakóterületekkel összekapcsoló kerékpárforgalmi nyomvonalak épültek meg. Ezek döntő része kis forgalmú lakó utcában vezetett nyomvonal volt, forgalomtechnikai beavatkozásokkal. (pl. egyirányú utcák kerékpáros forgalom számára kétirányúvá tétele). Mindemellett a város áldozott a kiegészítő létesítményekre is: a közintézmények mellett kerékpár támaszokat telepített.

Gödöllő városa 2014-ben elnyerte a „Kerékpárosbarát település” címet, és továbbra is szorgalmazza a Vác-Gödöllő településközi nyomvonal kiépítését, amelyet az érintett önkormányzatokkal közösen, közvetlen Brüsszeli elbírálású Európai Unió forrás bevonásával tervezi megvalósítani. A megvalósítani tervezett főhálózati elem ehhez a fejlesztéshez is szervesen kapcsolódna.

A 8. sz. melléklet mutatja be a város legfontosabb kerékpárosbarát fejlesztési projektelemeit. Ezek a vonalak a városközponttal illetve a városrészeket kapcsolják össze a legfontosabb lakóterületeket és a HÉV végállomást, valamint a MÁV állomást. A városvezetés rendkívül fontosnak tartja a Dózsa György út menti észak-déli irányú kerékpárforgalmi tengely megvalósítását, mivel itt nagyon jelentős a gépjármű forgalom és az út mentén kereskedelmi szolgáltató és egyéb forgalomvonzó létesítmények vannak. A tervezett fejlesztések összekötik a város legnagyobb munkahelyszámú összefüggő ipari/gazdasági területeit a város közigazgatási központjával.

A helyszínrajzon különböző színekkel ábrázoltuk a javasolt fejlesztéseket és a 9. sz. mellékleten a fejlesztések javasolt ütemezését. A piros színnel ábrázolt elemek valósulnak meg az I. ütemben.

A legfontosabb fejlesztési célirányok:

Az egyik legfontosabb fejlesztési célirány a Dózsa György út, amely a 2104 j. országos közút. Mivel hálózati szerepe távlatban is megmarad, ezért kiemelt cél a Dózsa György út teljes belterületi szakaszának és a kapcsolódó keresztutca kerékpárosbarát, azaz folyamatos és akadálymentes kialakítása és összekapcsolása a korábban kialakított kerékpárforgalmi útvonalakkal. A kialakításra tervezett nyomvonalak egyúttal a gyalogos közlekedés számára is kedvezőbb feltételeket teremtenek majd. A beavatkozás közlekedésbiztonsági szempontból is kedvező, hiszen a Dózsa György út forgalma közel 15.000 E/nap, ami az útfelületen gyakorlatilag lehetetlenné teszi a kerékpározást.

A beruházás megvalósulása esetén várhatóan jelentősen csökken a balesetveszély, hiszen a gyalogosok és a kerékpárosok számára biztonságos felületek használata válik lehetségessé.

I/1. szakasz: Dózsa Gy. út a Szabadság tér-Körösfői K. A. u. között (482 m)

A szakasz önálló kétirányú kerékpárútként csatlakozik a városközpont már korábban megépített nyomvonalához és a Dózsa György út menti leromlott állapotú, önálló kétirányú kerékpárúthoz. A Szabadság tér – Kossuth L. utca közötti szakaszon elválasztott gyalog- és

kerékpárút létesül, figyelembe véve, hogy a gépjármű forgalom nagysága miatt el kell választani a kerékpáros és a gépjármű forgalmat, önálló kétirányú kerékpárút kialakítására viszont nincs keresztmetszeti hely. 2012 külön koncepcióterv vizsgálta a keresztmetszeti lehetőségeket és a több változatos javaslat közül került kiválasztásra a tervezett kialakítás. A Kossuth L. utca és a Körösfői u. közötti szakaszon a vizsgálatok alapján önálló kétirányú kerékpárút kialakítására van lehetőség az országos közút szélességének csökkentésével, illetve igénybevételeivel. A megvalósításhoz a Kossuth Lajos utcai jelzőlámpás csomópont korrekciója is szükséges. Ez a szakasz 2 vállalkozás (szálláshelyek) elérését teszi lehetővé. Továbbá elérhetővé válik 2 db közszolgáltatást nyújtó intézmény. Kialakításának engedélyezési terve elkészült, építési engedéllyel rendelkezik.

A Dózsa György úton van közvilágítás, de a kerékpárforgalmi nyomvonal a Thegze L. u.-Haraszi u. közötti szakaszon kissé távolabb van, ezért ezen a szakaszon napelemes útvonal világítást irányoztunk elő. Ezen kívül a kerékpárosok célállomásaihoz kapcsolódva további kerékpártámaszok kihelyezésével (a kidolgozott helyi minta alapján) szeretnénk elősegíteni a kerékpáros közlekedés részarányának növekedését.

I/2. szakasz: Dózsa György út a Széchenyi I. u. – Szociális Otthon között (638 m)

E szakaszon a jelenlegi kerékpárút állapota leromlott, felújítása indokolt, a kiviteli terv elkészült, egy része a nyomvonalnak a város saját beruházásában megépült a Körösfői u.-Széchenyi u. közötti szakaszon. A Széchenyi u. és a Szociális Otthon közötti szakasz kiviteli tervei rendelkezésre állnak, a megvalósítás azonnal indítható, amelyre VEKOP pályázaton támogatási forrást nyert az önkormányzat. A létesítményt gyalog és kerékpárútként lehet megvalósítani, a jelenlegi kialakítás és a használat alapján. A kerékpárosokat a kiemelten magas közúti forgalomtól el kell választani, a rendelkezésre álló keresztmetszeti hely azonban nem teszi lehetővé önálló kétirányú kerékpárút kialakítását. A közút geometriája és forgalomtechnikája nem alkalmas irányhelyes infrastruktúra létesítésére. Ez a szakasz 8 vállalkozás elérését teszi lehetővé. Továbbá elérhetővé válik 1 db közszolgáltatást nyújtó intézmény.

I/3. szakasz: Dózsa György út a Szociális Otthon - Haraszi u. között (411 m)

E szakaszon jelenleg nincsen kerékpárforgalmi létesítmény, de a Dózsa György út mentén északi irányban indokolt a továbbvezetés az M3 autópályán túli városi lakóterületek felé. A tervezett nyomvonal egy része önálló kétirányú kerékpárút illetve elválasztott gyalog- és kerékpárút, amely a Haraszi utcai csomópont térségéig tart. A létesítmény nyomvonalának és típusának kiválasztására 2012. évben indult tervezési folyamat, mely tanulmánytervi vizsgálattal kezdődött, a változatokból a Magyar Kerékpárosklub és a helyi döntéshozók bevonásával került kiválasztásra az 2016/17 évben engedélyezési és kiviteli terv szintjén is megtervezett létesítmény. Mivel a Dózsa György út és a tervezett kerékpárforgalmi nyomvonal távolsága jelentős lesz, ezért a Dózsa György út közvilágítása már nem fog érvényesülni ott, emiatt napelemes megvilágítással kívánjuk biztosítani a kerékpárosok megfelelő látási viszonyait. Ez a szakasz 1 vállalkozás elérését teszi lehetővé. Továbbá elérhetővé válik 5 db közszolgáltatást nyújtó intézmény. E szakasz engedélyezési terve elkészült, építési engedéllyel rendelkezik, a kiviteli terv elkészült.

I/4. szakasz: Thegze L. – Berente I. u. a Dózsa György út – Röges u. között (488 m)

A Thegze Lajos u-i nyomvonal átkötést teremt a korábban kiépült, a városközpontot a Blahai lakóterülettel összekötő kerékpáros útvonallal. E szakasz viszonylag forgalmas, ezért az útpályán kerékpáros nyom burkolati jelek felfestését, a Berente-Röges utcák csomópontjában forgalombiztonságot növelő forgalom-technikai beavatkozást irányoztunk elő. Ez a szakasz 2

vállalkozás elérését teszi lehetővé, amelyet az átnézeti helyszínrajzon 2, 3. számmal jelöltünk. A tervezett beavatkozás nem építési engedélyköteles.

I/5. szakasz: Berente István u. a Rögös u. – Odray János u. között (483 m)

E szakasz aszfalt burkolatú lakóutca, amelyen csak a helyi forgalom közlekedik, ezért építési beavatkozás nélkül, kerékpáros nyomok felfestésével kívánjuk megteremteni a biztonságos kerékpározás feltételeit. A tervezett burkolati jelek felfestése nem építési engedélyköteles.

I/6. szakasz: Átkötés az Odray János u. vonalától az Ádám u. között (180 m)



28. ábra Átkötés helye az Ádám utca felé

E szakaszon jelenleg földúton lehet kerékpárral közlekedni, amit a kerékpárosok igénybe is vesznek. A projekt keretében egy új patakkeresztezési műtárgy építése szükséges a Rákos-patakon. A Rákos-patak és az Ádám utca közötti beépítetlen terület magánterület, amelyen aszfalt burkolatú útfelülettel gyalog- és kerékpárút kialakítása indokolt. A projekt megvalósításához szükséges a 1416 hrsz-ú ingatlan megszerzése. A gyalog- és kerékpárútra, továbbá a Rákos-patak keresztező műtárgyára tervek készítése szükséges, amelyeket engedélyeztetni kell a közúti és a vízügyi hatósággal.

I/7. szakasz: Haraszti u. a Lear Corporation bejáratáig (446 m)

A nyomvonal a gazdasági területek (munkahelyek) megközelítését biztosítja jelentős nehéz teher-gépjármű forgalommal, így nyitott kerékpársáv nem alakítható ki. Az utcában a gyalogosok számára sincs kiépített gyalogjárda, de a kerékpárosok számára sem biztonságos, ezért az útpálya mindkét oldalán irányhelyes elrendezésű, egyirányú kerékpárút vagy gyalog-kerékpárút, más néven „Koppenhágai típusú” kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása indokolt. Az utca déli oldalán nyílt csapadékvíz elvezető árok van, ennek csatornába helyezésével alakítható ki a déli oldali „Koppenhágai típusú” kerékpársáv.

A Haraszti utca mögötti területrészekben azonban több ipari és kereskedelmi szolgáltató vállalkozás működik, így közvetve ők is a Haraszti utcai nyomvonalon közelíthetők meg. E szakaszra is építési engedélyezési tervet kell készíteni, amelyet a közlekedési hatósággal engedélyeztetni kell.

5.1.2 II. ütem

II/1. szakasz: Blaháné utca (Rét u. – Galamb. u. között) 428 m

Jelenlegi állapot:

A Blaháné út ezen a szakaszon aszfalt burkolatú, 2×1 sávós átl. 6,50 – 7,00 m széles önkormányzati tulajdonban és kezelésben lévő közút. Mindkét oldalán 1,00-1,50 m széles füves padka található. Északi folytatását már a Magyar Közút kezeli (21111 j. közút).

Tervezett állapot:

Az útszakasz kerékpározásra alkalmas, erre a legkézenfekvőbb megoldás a **nyitott kerékpársáv** létesítése a meglévő forgalmi sávokon, 40 km/h sebességcsökkentés mellett. A szakasz mintegy fele jelenleg is 40 km/h sebességcsillapított forgalmi renddel működik, ezt kell kiterjeszteni a Rét utcáig. A nyomvonalon a Hunyadi János utcában alkalmazott megemelt kerékpársáv kiépítése is reális alternatíva lehet, tekintve, hogy a gyűjtőút jellegű

forgalmi szerep igényli a teljes szélességű 2 út forgalmi sáv meglétét, amit a nyitott kerékpársáv nem tud biztosítani.

II/2. szakasz: Szilhát utca (400 m)

Jelenlegi állapot:

2×1 forgalmi sáv, elfogadható állapotú aszfalt burkolattal, kétoldali kiemelt szegéllyel. A Dózsa György út irányában jobb oldali párhuzamos parkolás jellemző. Az aszfalt burkolat a párhuzamos parkolóhelyek nélkül 6,50 m, a parkolósávval 9,00-9,50 m. Délnyugati végén a Dózsa Gy. út, északkeleti végén a Szőlő u. – Bajcsy Zs. út határolja. A Szilhát utca a kisebb forgalmú gyűjtő utak közé sorolható (3962 E/nap), amely kedvelt kerékpáros útvonal, azonban a második a balesetek számát tekintve az utóbbi 5 évben (3 baleset). Ezek közül kettő a Bajcsy Zsilinszky úti csomópontban, egy pedig a Kazinczy körút csatlakozásánál történt.

Tervezett állapot:

A rendelkezésre álló keresztmetszeti szélességen belül a Szilhát utcai kerékpáros forgalom biztonságának növelése érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni és ezzel egyidejűleg 40 km/h-ra kell csökkenteni a megengedett sebességet. A Dózsa György úti jelzőlámpás csatlakozásnál kialakítható az előretolt kerékpáros felálló hely a burkolati jelek átrendezésével. Szükség szerint a jelzőlámpa fázistervét módosítani lehet egy kerékpáros kiegészítő jelzővel, ám ez részletesebb vizsgálatot igényel. A balesetveszélyes Szilhát utca – Bajcsy Zs. u. – Szőlő utca csomópontot javasolt átépíteni, oly módon, hogy a Bajcsy – Szőlő utca maradjon az elsőbbséggel rendelkező főirány és a Szilhát utca torkolati részét 2×1 sávra egyszerűsíteni, mert túl sok konfliktushely van nagyon kis területen. Az északi „egyenest” ágat megszüntetve, a déli ágat korrigálva egy sokkal kedvezőbb csomóponti geometria alakítható ki. A torkolati szakasz átalakításával néhány parkolóhely elveszhet ugyan, azonban ezzel csökkenthető a komolyabb baleseti kockázat. A Szilhát utca fontos hálózati kapcsolat, az nem jó megoldás, hogy a kerékpárosokkal nem számolva beavatkozás nem történik. Igény van a kerékpározásra az útszakaszon, a Dózsa Gy. úti létesítmény ráhordó nyomvonala. Távolabban az út hálózati szerepét kell csökkenteni a Mátyás kir. utca és a Széchenyi utca összekötésére építendő új gyűjtőúttal.

II/3. szakasz: Szőlő utca (493 m)

Jelenlegi állapot:

Az aszfalt burkolatú út 2×1 sáv, sávonként 3,00-3,50 m széles, kétoldali kiemelt szegéllyel. Az utcában közösségi közlekedési járat jár. Délnyugatról a Bajcsy Zs. u. – Szilhát utca, északkeletről az Ádám u. – Bethlen Gábor utca határolja. 40 km/h sebességkorlátozás van érvényben a Szent János utcai csatlakozás előtt és az Ádám utcai csatlakozás előtt.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpályán mentén **kerékpársáv** kialakítása indokolt. A megvalósítást érdemes összehangolni az útpálya felújításával. A keresztmetszeti átrendezés során a forgalmi sávok szélességét az útkategória minimumára kell megválasztani, és a burkolatszél kerékpársáv építéssel kiszélesíteni.

II/4. szakasz: Mátyás király utca (1074 m)

Jelenlegi állapot:

A szakasz az Ádám utcai csomóponttól egészen a lakott terület határáig, a Vasvári Pál utcáig tart. Az út aszfalt burkolatú, átlag 6,00 m széles, nagy részén kétoldali kiemelt szegély határolja. A Hunyadi János és az Arany János út kivételével elsőbbséggel rendelkezik a csatlakozó utcákkal szemben, egyértelműen gyűjtőút funkciót tölt be Csanak és Kertváros városrészek között. A Hunyadi J. és Bethlen G. utcák között 40 km/h sebességkorlátozás van

érvényben, illetve a lejtmenetben a Hunyadi J. utca felé közlekedőknek egy 20 méteres szakaszon 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben. Az utca mentén gyakran parkolnak a kapubeállókban (merőlegesen az útra) de jellemző – ahol lehetséges – a párhuzamos várakozás is.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni és 40 km/h-ra kell csökkenteni a megengedett sebességet. A kerékpáros forgalom jelenlétének hangsúlyozása fontos feladat, mivel az útvonalnak végigmenő párhuzamos alternatívája nincs. Az elsőbbségszabályozás szerint védett útvonal marad, a kerékpárosok jelenlétére a burkolati jelek mellett veszélyt jelző táblákkal is fel kell hívni a figyelmet. A tervezett forgalomtechnikai munkák nem engedélyköteles tevékenységek.

II/5. szakasz: Arany János utca (1084 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca teljes hosszán aszfalt burkolatú és 2×1 forgalmi sáv. A Mátyás király utca és a Grassalkovich utca között 6,00 m széles, kétoldali szegéllyel (kiemelt/süllyesztett/„K”-típus). Teljes hosszán elsőbbséggel rendelkezik. A Grassalkovich utcától a Szabadság útig egyoldali padkafolyóka szegélyezi az útburkolatot, ellenkező oldalon nincs szegély megtámasztás. Két rövid szakaszon 30 ill. 40 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét.

A nyomvonal jelenlegi állapotában a Kertváros és Királytelep városrészek fő gyűjtőútjaként funkcionál és ez a szerepe lesz kijelölt kerékpáros útvonalként is. Közel párhuzamos alternatívája van a kialakítandó Zóna30 területeken, azonban nem teljesen azonos nyomvonalon halad és nem is teljesen átjárható (Komáromi u.-Csanak u.-Knézich K. u.)

II/6. szakasz: Hunyadi János utca – Testvérvárosok útja (Mátyás király utca – Szabadság út között; 450+630=1080 m)

Jelenlegi állapot:

A Hunyadi utca érintett szakasza és a Testvérvárosok útja is közel azonos keresztszeti tulajdonságokkal rendelkezik. 2×1 forgalmi sáv ~9,50-10,00 m széles aszfalt burkolatú utak, kétoldali kiemelt szegéllyel. Az útvonal végig elsőbbséggel rendelkezik a csatlakozó/keresztelő utakkal szemben. Ez a Hunyadi utca – Testvérvárosok útja tengely a második legforgalmasabb É-D irányú összefüggő útvonalnak tekinthető a városban, a Dózsa György úti útvonal után.

Tervezett állapot:

Az átlag 25-30 m széles szabályozási szélesség miatt szinte bármilyen kerékpáros létesítmény szóba jöhet az útvonal mentén, egykor vasútvonal haladt itt, amit felszámoltak. A legkedvezőbb kialakítás, azonban az építési beavatkozás nélkül megvalósítható kétoldali kerékpársáv kijelölése a forgalmi sávok optimalizálásával. A 2×1 forgalmi sáv + kétoldali kerékpársáv pontosan illeszkedik a meglévő 9,50-10,00 m széles burkolathoz $2 \times 3,50(3,25) + 2 \times 1,50 = 10,00(9,50)$ m.

II/7. szakasz: Grassalkovich Antal utca – Babati utca a Batthyány Lajos utcáig. (826+634=1460 m)

Ez az útvonal a leghosszabb kelet-nyugat irányú gyűjtőút útvonal az összesen 1460 méterével. Az út túlnyomó része 6,00 – 6,50 m széles, 2×1 forgalmi sáv, kétoldali kiemelt-süllyesztett szegéllyel. A Babati utca burkolatát a Dobó Katika utca – Batthyány L. utca között csak az

északi oldalon határolja süllyesztett vagy kiemelt szegély, míg a Batthyány L. utcától nem található szegély megtámasztás. Az útvonalon a Batthyány L. utcáig menetrendszerű buszjárat közlekedik. Az útvonal egyik szakaszán sincs érvényben sebességkorlátozás. A Grassalkovich út a Hunyadi J. – Testvérvárosok útja keresztezés és az Arany János utca kivételével végig elsőbbséget élvez a csatlakozó utcákkal szemben. A Babati utca a teljes szakaszon elsőbbséggel rendelkezik, minden becsatlakozó úttal szemben.

Tervezett állapot:

Az útvonalon a kerékpározás biztosítása érdekében **kerékpársáv** vagy kiemelt kerékpársáv kialakítása célszerű. A forgalmi sávok szélességének optimalizálása és a szükséges szélesítés kialakítása az út melletti vízelvezetés átalakítását is igényli. Az útvonallal egy jelentős kelet – nyugat irányú hálózati gyűjtő elemmel bővíthet a gödöllői kerékpáros hálózat.

A Babati utca mentén létesítendő szakasz keresztmetszeti adottságai a Csanak utcától északra kedvezőtlenebbek, ugyanakkor a forgalmi terhelése is alacsonyabb. Ezen a szakaszon megfontolandó a nyitott kerékpársáv kialakítása.

II/8. szakasz: Szabadság út (Testvérvárosok útja és Petőfi S. u. között, 530 m)

Jelenlegi állapot:

A Szabadság út érintett szakasza 2×2 illetve 2×1 forgalmi sávok aszfalt burkolatú országos főút, szélessége a letöredezett burkolatszélek és kanyarodó sávok miatt változó (10,00 – 17,00 m). A Szabadság út mentén halad a H8 Hév nyomvonala is, amely a déli irányból keresztezi azt. A keresztezés fénysorompó - félsorompóval biztosított.

Tervezett állapot:

A vonatkozó előírásokat és a forgalom biztonsági szempontokat figyelembe véve a Szabadság út északi oldalán meglévő gyalogjárda átépítése javasolt oly módon, hogy az alkalmas legyen a kerékpározásra is. A Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. Ütügyi Műszaki Előírás alapján a minimális szélesség, amit elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútnál jelentős gyalogos forgalom mellett alkalmazhatunk az 3,50 m. A tervezési szakasz északi oldalán lévő gyalogos felület, árok, zöldfelületek szélessége 3,50 - 6,50 m között változik, tehát a szakaszon kialakítható az **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jelentős gyalogos forgalommal**. Ez a kialakítás a jelenlegi járda elbontásával és hosszabb szakaszon a meglévő vízelvezető árkok befedésével oldható meg. Szűkületben ez a szélesség meghatározott hosszon csökkenthető (védett fák, közvilágítási oszlopok, stb. miatt). A Szent János utcánál meglévő szintbeni vasúti gyalogos átkelőhelyet javasolt korszerűsíteni, és fejleszteni kerékpáros átkelést is figyelembe véve, illetve a HÉV vonalat elkerítő védőkorlátok állapota is felülvizsgálandó. A Rákospataki keresztező gyalogos-kerékpáros hidat - a rendelkezésre álló forrásokhoz mérten - 3,50 m szélességűre javasolt átépíteni, vagy szűkületként értelmezve jelen állapotában is alkalmazható a kerékpáros útvonal részeként. A híd és a Petőfi S. utca közötti szakaszt ki kell szélesíteni, vagy a meglévő járda elbontását követően új pályaszerkezettel gyalog- és kerékpárutat kell építeni, és a szükséges forgalomtechnikai jelzésekkel a Petőfi utcába terelni a kerékpárosokat. A nyomvonal mentén a Munkácsy utcánál a vasútállomás felé a meglévő kijelölt gyalogos-átkelőhely mellett kerékpáros átvezetést is ki kell alakítani és a vasútállomáshoz vezető járdát gyalog- és kerékpárúttá kell fejleszteni. Ezen a nyomvonalon más létesítmény kialakítása nem jöhet szóba, a 3. sz. főút és a HÉV vasúti pálya jelentősen leszűkíti a lehetőségeket, a keresztmetszeti hely nem elegendő más infrastruktúra kialakítására, a kerékpáros forgalommal azonban érdemes foglalkozni, hiszen megfelelő felület hiányában az ma a járdán bonyolódik.

A nyomvonal megépítésével egy nagyon fontos és forgalmas, de mindenképp biztonságos útvonal nyitható meg a kerékpáros forgalom előtt a Palotakerti lakótelep irányába és bekapcsolható a vasútállomás.

II/9. szakasz: Szabadság tértől a Gödöllői Üzleti Park körforgalmáig (741+395+544=1680 m)

Jelenlegi állapot:

A szakasz a Dózsa György út és a volt Ganz telephely között helyezkedik el. A Szabadság téri szakasz 395 m. Ez egy kis forgalmú feltárási út, 5,50 – 6,50 m burkolatszélességgel, kétirányú forgalommal, kétoldali kiemelt szegéllyel. A feltárási út mentén összefüggő parkolóhelyek (merőleges és párhuzamos egyaránt) találhatók, továbbá több kereskedelmi és közintézmény található itt, illetve innen közvetlen elérhető az Erzsébet körüli lakópark is. A kerékpáros nyomvonal kijelölésének szükségessége vitathatatlan.

Az Erzsébet királyné körút csatlakozása után a Szabadság tér utca zsákutcává válik. A zsákutcát követően beton/aszfalt burkolatú gyalogjárda vezet a HÉV vonallal párhuzamosan a Táncsics Mihály útig és az itt lévő „Gödöllő, Erzsébet park” nevű HÉV megállóhelyhez. Innen a HÉV töltéstest északi oldalán, gyalogosan/kerékpárral tovább lehet közlekedni egy ~1,50 m széles térkő burkolatú járdán, a volt Ganz telephez (jelenleg: Gödöllő Ipari és Ingatlanbefektetési Társaság).

Innen a HÉV töltés alatt meglévő aluljárón csatlakozunk a Szabadság úthoz, ahonnan gyalogosan vagy kerékpárral csak a főúton közlekedve lehet az Ipari Parkot elérni. A Szabadság út ezen a szakaszon 185 méter hosszon Budapest felé 2, Gödöllő centrum felé 1 forgalmi sávval rendelkezik. ezek egyenként ~3,50 m szélességűek. 295 m hosszon a Szabadság út 2×1, 3,50 m széles forgalmi sávra vált egészen a körforgalomig.

Tervezett állapot:

A Dózsa György úti tervezett kerékpárúttal összeköttetésben jelölhető ki a Szabadság téren vezető nyomvonal. A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell felfesteni összhangban a városi sportcsarnok kialakításával tervezett parkolókkal. A parkoló végét egy kör geometriájú visszafordító burkolat zárja le a tervek szerint. A kör geometriához csatlakozva, mintegy csomóponti ág indítható az Erzsébet park felé egy kerékpárút, ami a meglévő járda mellé érve 3,50 m széles **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakításával folytatódik**. Egyéb létesítmény a HÉV vasúti pálya és támfal miatt nem alakítható ki, a kerékpáros kapcsolat azonban fontos és javasolt a közös gyalogos kerékpáros felület kialakítása. Keresztezni kell a Táncsics M. utcát és az Erzsébet park mellett a vasúttal párhuzamos meglévő járda fejlesztésével (kerékpárút építése) lehet elérni a Ganz telepet. A volt Ganz telepnél meglévő aluljáró túl keskeny a gépjárművek és a kerékpárosok egyidejű átvezetésének megengedéséhez, ezért azt javasoljuk, hogy a jelenlegi aluljárótól ~70 m-re lévő gyalogátkelő vonalába épüljön egy új gyalogos-kerékpáros aluljáró a HÉV töltéstestbe. Így összeköttetésbe kerülhetne a Szabadság út északi és déli oldala kerékpározás szempontjából is, egyúttal ezzel innen is elérhetővé válik a Ganz Ádám utcában található Madách Imre Szakközépiskola, Waldorf Általános Iskola, Szeretet Lángja Gyülekezet és a NAIK. Az új aluljárót követően a nyomvonal a 3. sz. főút déli oldalán alakítható ki elválasztott önálló kétirányú kerékpárútként külterületi jelleggel az ipari park úthálózatáig.

II/9/a szakasz: Alternatív megoldás lehet a Táncsics Mihály utca – Szabadság utca csomópont átalakítása oly módon, hogy a Táncsics Mihály utcából és a Szabadság tér felől érkező kerékpárosok itt átvezetésre kerüljenek a Szabadság út déli oldalára és ott vezessük tovább őket egy új építésű elválasztás nélküli gyalog és kerékpárúton a Tessedik utca torkolatát keresztezve, a Gödöllői Ipari Parkig. A Táncsics Mihály utcai „Erzsébet park” megállóhely keleti végét valószínűleg a csomópont átépítés miatt át kell építeni, hogy kerékpárral szintben átjárható legyen.

II/10. szakasz: Bajcsy-Zsilinszky utca (354 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca a Szőlő utca – Szilhát utca csatlakozása és a Lumnitzer Sándor utca között helyezkedik el. Az út aszfalt burkolatú, állapota megfelelő. Az átlagos burkolat szélesség 5,75 – 6,00 m. Az utca mentén jelentős parkolási igény figyelhető meg. A szakasz centrum felőli végén, 75 m hossz 30 km/h sebességhatárolás van érvényben, a Bajcsy Zs. u. 1. szám előtti kijelölt gyalogos-átkelőhely miatt.

Tervezett állapot:

Az útburkolat állapota megfelelő. A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét, kihelyezve a szükséges forgalomtechnikai jelzéseket.

II/11. szakasz: Kossuth Lajos utca (563+261=824 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca a Bajcsy Zs. u. – Petőfi S. u. csomópont és a Táncsics Mihály utca között helyezkedik el. Az utcát keresztezi a Dózsa György út, ez a csomópont jelzőlámpás forgalomirányítású. A Dózsa Gy. utcától nyugatra az útburkolat 11,00 – 11,50 m széles, 2x1 forgalmi sávval, mindkét oldalán 2,50-2,50 m széles párhuzamos parkolóhelyek vannak kijelölve. A burkolat az utcaszakasz egészén kétoldali kiemelt szegéllyel van megtámasztva. A Kossuth u. e szakasza a csatlakozó utak mindegyikével szemben elsőbbséggel rendelkezik. A Dózsa Gy. utcától keletre eső útszakasz a torkolati járműosztályozókkal kiszélesedő szakasz után 6,50 – 8,00 m, kétoldali kiépített párhuzamos parkolókkal. Az utca teljes keresztmetszete beépített és kihasznált, ezért csak komoly áldozatokkal létesülhet épített kerékpáros létesítmény.

Tervezett állapot:

Dózsa György utcától nyugatra: A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét és célszerűnek tartjuk a Dózsa Gy. út -Szent Imre utca között 40 km/h-ra kell csökkenteni a megengedett sebességet. A sebesség csökkentés a sok parkoló mozgás és a helyenként nehezen belátható útcsatlakozások miatt is indokolt.

Dózsa György utcától keletre: A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét.

A Dózsa Gy. út – Kossuth Lajos utcai csomópontban a kerékpárosok a jelenlegi jelzőlámpa program szerint, a gépjárművekkel együtt közlekedhetnek az adott irányokba.

II/12. szakasz: Tessedik Sámuel utca – Szabadság út (659+289=948 m)

Jelenlegi állapot:

A Tessedik utca a Szabadság út – Honvéd utca között helyezkedik el. Aszfalt burkolata 7,00 m széles, leromlott állapotú. Az utca keleti oldalán ~1,20 m széles aszfalt járda vezet. Az utcában menetrendszerű buszjárat közlekedik. A Szabadság út e szakasza Budapest felé 2, Gödöllő centrum felé 1 forgalmi sáv. déli oldalán 1,00 – 1,50 m széles beton mederlap burkolatú járda vezet.

Tervezett állapot:

Az Tessedik utcán jelentősebb tehergépjármű forgalom van jelen ezért a nyitott kerékpársáv vagy kerékpáros nyomok alkalmazása nem a legkedvezőbb kerékpáros létesítmény ezen az útvonalon. Az útpálya mindkét oldalán irányhelyes elrendezésű, egyirányú kiemelt kerékpársáv ún. „Koppenhágai típusú” kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítását javasoljuk, vagy burkolt útpadka kiépítése indokolt. Utóbbi a ráparkolás miatt nem annyira kedvező, de a vízelvezetés szempontjából előnyösebb megoldás lehet. A Szabadság úton annak nagy forgalma miatt nem biztonságos az útpályára vezetni a kerékpárosokat. A forgalmi sávok átszervezésével esetleg egy forgalmi sáv elhagyásával (Bp. felé vezető többlet forgalmi sáv

elvétele) és a fennmaradó forgalmi sávok szélességének optimalizálásával felszabadítható a szükséges keresztmetszet a kerékpáros infrastruktúra megépítéséhez a Szabadság út déli oldalára.

II/13. szakasz: Török Ignác utca - Honvéd utca - Repülőtéri út (150+534+3065=3258 m)

Jelenlegi állapot:

Török Ignác és Honvéd utca közel ugyanazzal a keresztmetszettel rendelkezik: 2×1 forgalmi sáv, 6,50 m széles, megfelelő minőségű aszfalt burkolat, kétoldali kiemelt szegély megtámasztással. Mindkét utcán menetrendszerű buszjárat közlekedik. Mindkét utca a csatlakozó utak mindegyikével szemben elsőbbséggel rendelkezik.

Repülőtéri út – Honvéd utca – Tessedik S. utca – Martinovics I. utca csomópontjának geometriája elnagyolt és nem egyértelmű. Javasolt a csomópont átépítése oly módon, hogy a Tessedik u. – Honvéd u. főirány megmaradjon, és a Repülőtéri út torkolata 2×1 forgalmi sávra redukálható legyen. Ezzel az átalakítással a kerékpárosok is biztonságosabban keresztezhetik le a Honvéd – Tessedik utcát a Repülőtéri út irányába. A Repülőtéri út aszfalt burkolata átl. 6,00 m széles, a szélei letöredezték ezért néhol az 5,00 m-t se éri el a burkolat szélesség, forgalma azonban alacsony.

Tervezett állapot:

A Török Ignác és Honvéd utca szabályos, rendezett keresztmetszetében az útpályán **nyitott kerékpársáv** kialakítása javasolt, a járulékos forgalomtechnikai elemek kihelyezésével. A Repülőtéri úton **kisforgalmú útpályán vezetett nyomvonal** kijelölése javasolt. Javasoljuk a Repülőtéri út – Honvéd utca – Tessedik S. utca – Martinovics I. utca csomópont átépítése oly módon, hogy a Tessedik u. – Honvéd u. főirány megmaradjon, és a Repülőtéri út torkolata 2×1 forgalmi sávval csatlakozzon a főpályához. Ezzel az átalakítással a kerékpárosok is biztonságosabban keresztezhetik le a Honvéd – Tessedik utcát a Repülőtéri út irányába és vissza.

II/14. szakasz: Dózsa György út (Haraszi út-Rét u. között, 528 m)

Jelenlegi állapot:

A Dózsa György út ezen a szakaszon változó szélességű a lekanyarodó- /gyorsító-/felállósávok miatt (6,50 – 11,50 m). Az útvonalon menetrendszerű buszjárat közlekedik, forgalma kiemelkedően magas, az útkategóriája átlagának többszöröse terheli, kapacitása kimerült.

Tervezett állapot:

A Dózsa György út nagy forgalmára tekintettel ezen a szakaszon nem javasolt a kerékpárosokat az úttestre engedni kerékpárforgalmi nyomvonal létesítésére a Dózsa György út nyugati oldalán van lehetőség. A nyomvonal áthalad az M3 autópálya hídműtárgya alatt, a szűkös keresztmetszet ellenére van lehetőség a nyomvonal átvezetése az autópálya alatt. Az autópálya műtárgyának nyugati oldali pillérei melletti burkolt vápa és füvesített padka helyén kialakítható a kétirányú kerékpárút szükséges minimális szélessége. A Dózsa Gy. út menti burkolat vízelvezető árok befedhető így kényelmesen elfér a kerékpáros létesítmény az út nyugati oldalán, attól biztonságos távolságra. A Rét utca – Dózsa György út csomópontot úgy kell átalakítani, hogy a meglévő gyalogátkelőhelyek mellett a kerékpáros átvezetés is megoldható legyen.

II/15. szakasz: Kenyérgyári út és Liget utca (449+568=1017 m)

Jelenlegi állapot:

A Kenyérgyári út – Liget utca a Lear Corp. parkolójától egészen a Táncsics Mihály utcáig tart. A Kenyérgyári út külterületi jellegű, átl. 6,00 m széles aszfalt burkolatú út, közvilágítással nem rendelkezik, mindkét oldalról sűrű növényzet, fás bokros erdősáv

határolja. Minden csatlakozó út forgalmával szemben elsőbbséggel rendelkezik. Az ezen az úton található TIGÁZ telephelyénél jelentős parkolási igény figyelhető meg.

A Liget utca 2×1 sávós 6,50 – 7,00 m széles aszfalt burkolatú út, kétoldali kiemelt-döntött szegély megtámasztással. Az utcában kiépített közvilágítás működik. Az utcában több helyen változó burkolatú párhuzamos parkolók vannak kiépítve. Az utcába másik közút nem csatlakozik, csak telephelyek kapubehajtói, ezeknek értelemszerűen elsőbbségadási kötelezettségük van a Liget utca forgalmával szemben.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét, továbbá a Kenyérgyári út megvilágítását szükséges kiépíteni a nyomvonal kijelölésével egy időben! Javasolt az útszakaszokat lakott terület határain belülre helyezni, amennyiben ez még nem történt meg.

II/16. szakasz: Sík Sándor utca és Alvég utca (775 m)

Jelenlegi állapot:

A szakasz a Köztársaság út – Állomás út csatlakozásánál lévő vasúti szintbeni keresztezés és az Isaszegi út között helyezkedik el, párhuzamosan a 80a jelű vasútvonallal. Az Állomás utca és a vasúti keresztezés a Rákos-Hatvan vasútfejlesztési projekt keretein belül át fog épülni ezzel a Sík Sándor utca északi vége kissé áthelyeződik. A Sík Sándor utca és az Alvég utca keresztmetszeti jellemzői közel azonosnak tekinthetők. 5,00 – 4,00 m szélességű aszfalt burkolat, szegély megtámasztás nélkül. A nyomvonal része a kijelölt EuroVelo 14 nyomvonalnak. A behajtás korlátozott (csak célforgalom, kivéve kerékpár), a sebesség csillapított 30 km/h.

Tervezett állapot:

Az útpályák felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell a kerékpáros útvonalat kijelölni. Az esetleges burkolati hibák lehetőség szerint javítandók, ezzel is kényelmesebbé téve a kerékpározást az útvonalon.

II/17. szakasz: Isaszegi út (1188+2750=3938 m)

Jelenlegi állapot:

Az Isaszegi út Gödöllő belterületén kezdődik az Ady Endre utcától, és a közigazgatási határig tart, az országos közúthálózat része 3103. j. út. A vizsgálati szakaszunk a Gépgyárig tart, ez a hossz van feltüntetve a szakasznevnél is. Az Ady Endre sétány - Alvég utca szakaszon az Isaszegi út 5,75 – 6,00 m széles, 2×1 forgalmi sávós aszfalt burkolatú út, kétoldali ~1,00 m széles mechanikai stabilizációs padkával. Az Alvég utcától 6,00- 6,50 m szélesre változik az útburkolat, innen egyre inkább külterületi jellegűvé válik a nyomvonal. A Sík Sándor utca – Alvég utca tervezett nyomvonalhoz csatlakozik a nyomvonal, továbbá az Euro Velo 14 nyomvonal is az Isaszegi út külsőségi szakasza mentén lett kijelölve.

Tervezett állapot:

Az Isaszegi úton az Ady Endre stny. és az Alvég u. között a forgalomhoz képest viszonylag keskeny útfelület miatt, **kétoldali burkolt padka** kialakítását javasoljuk. Ez biztonságos közlekedési felületet ad a kerékpárosok számára és a gépjárműveknek is elegendő a fennmaradó forgalmi sávok szélessége. Az Alvég utcától kezdve az Isaszegi út keleti oldalán javasolt a kerékpáros létesítmény megépítése. A szükséges szélesség némi tereprendekezéssel és sövényirtással, szükség esetén a vízelvezető rendszer átalakításával biztosítható. Az Alvég utcai csatlakozástól kb. 240 m-re délre a nyomvonalnak kereszteznie kell az Isaszegi utat. Az Isaszegi út nyugati oldalán meglévő félkész kerékpárút alapját és szegélyét felhasználva befejezhető a már kialakított kerékpáros nyomvonal. Ettől a keresztezéstől ~1250 m-re délre ismét keresztezzük az Isaszegi utat a Gödöllői Arborétum útcsatlakozásánál. Keresztezve a 80a jelű vasútvonalat azzal párhuzamosan haladhat tovább a nyomvonal egészen a Gépgyárig,

érintve a „Gödöllő, Állami telepek” vasúti megállóhelyet érintve közösségi közlekedési kapcsolatot is ad. A nyomvonal kialakításához az Arborétum és a Gépgyár közötti szakaszon jelentősebb mennyiségű növényzet kiirtására lehet szükség, ezen a szakaszon területszerzési feladatokra is kell számítani.

Megjegyezzük, hogy az Ady sétány és Alvég utca közötti szakasz későbbi ütembe is tehető.

5.1.3 III. ütem

III/1. szakasz: Táncsics Mihály utca (1420 m)

Jelenlegi állapot:

A Táncsics Mihály utca Gödöllő területének egyik határoló gyűjtő útja. Északnyugat – délkelet fekvésű, délkeleti végénél csatlakozik a Szabadság úthoz, „Gödöllő, Erzsébet park” HÉV megállóhely közelében. Számos forgalomvonzó létesítmény helyezkedik el az utca mentén. Északnyugati vége az itteni Ipari területhez vezet, több nagy munkahely célállomással:

- GlaxoSmithKline Biologicals Gyógyszergyártó és Forgalmazó Kft
- TEVA Gyógyszergyár Zrt.
- Itron Corp.

A Sport köz csatlakozásával szemben található a Gödöllői Sportcentrum. A Táncsics Mihály utca aszfalt burkolatú, 2×1 forgalmi sáv, 6,00 – 6,50 m széles burkolattal, kétoldali szegély megtámasztással. Az utca mentén szinte folyamatosan párhuzamos-merőleges parkolás figyelhető meg, változó kiépítésű parkolóhelyekkel. Az utca minden csatlakozó útjának forgalmával szemben elsőbbséget élvez. Az utcában menetrendszerű buszjárat közlekedik.

Tervezett állapot:

Az utcában a nagy forgalomvonzó célállomások miatt logikus lenne elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése, azonban az ehhez szükséges hely kialakítása több okból nehézkes:

- nagyon sok parkolóhely megszüntetése,
 - közvilágítási oszlop áthelyezése
 - idegen területek érintése
 - jelentős beavatkozás az utcaképbe (járdabontás, közterületen lévő „előkertek” irtása)
- Az Erzsébet park felőli oldalon a HÉV megálló és a Kossuth utca között a park területén belül, a Kossuth utca és a sportcentrum között a Táncsics u területén a z útpálya mellett lehetséges kerékpáros infrastruktúra kialakítása. A Nyomvonalat, a rendelkezésre álló hely függvényében kell kialakítani. A Táncsics M utca útpályáján, a teljes hosszban ezzel együtt **kerékpáros nyomok** létesítése javasolható. Ezek jelzik a gépjárművezetők számára, hogy az ezen az útvonalon kerékpárosok jelenlétére kell számítaniuk a forgalmi sávokban, és lehetővé teszik az úton kerékpározást ott is, ahol van épített infrastruktúra.

III/2. szakasz: Toldi M. utca (810 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca a Táncsics M. utca és Dózsa György utca között helyezkedik el. 2×1 forgalmi sáv aszfalt burkolatú út, lakóutca hálózati szereppel. Az útszakasz a tervezett Zóna30 része azonban vonalvezetése párhuzamos a Széchenyi utcával melynek forgalma és hálózati szerepe indokoltá teszi alternatív útvonal kijelölését.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét. Az útszakasz párhuzamos

alternatívája a Széchenyi utcának melyen nem javasolt a kerékpárosok jelenlétét erősíteni. így célszerű a javasolt Zóna 30 területbe eső Toldi utcán jelzett nyomvonalat kis kialakítani.

III/3. szakasz: Röges utca (Berente István és Szőlő utca között, 892 m)

Jelenlegi állapot:

A Berente István utca és Szőlő utca közötti útvonal, Röges városrész egyik gyűjtőútja. Burkolata megfelelő állapotú. 2×1, ~3,00 m széles forgalmi sáv, az utca túlnyomó részén kétoldali kiemelt-döntött szegéllyel megtámasztva. Az utcában, annak lakóutca jellegű szűk szabályozási szélessége miatt jelenleg 40 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Tervezett állapot:

Az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell felfesteni és meg kell tartani a 40 km/h sebességkorlátozást az utcában. Az útvonal megvalósulásával Röges városrész kerékpáros forgalma csatlakozhat be a hálózatba.

III/4. szakasz: Rét utca (952 m)

Jelenlegi állapot:

A Rét utca a Dózsa György út – Blaháné utca közötti 21111. jelű országos közút. Aszfalt burkolatú 2×1 forgalmi sávú út, átl. 6,50 m burkolatszélességgel. Az utca forgalma alig haladja meg a 200 E/nap forgalom nagyságot. Szórványosan tapasztalható párhuzamos-mérőleges parkolás, de ezek is inkább csak a csatlakozó kapubejáratokra korlátozódnak.

Tervezett állapot:

Az útszakaszon javasolt a **nyitott kerékpársáv** alkalmazása. A forgalomtechnikai átalakítás nem jár építési beavatkozással, nem is építési engedély köteles beavatkozás, tekintve azonban, hogy az útszakasz az országos közúthálózat része a kezelő hozzájárulása és támogatása elengedhetetlen. A Rét utca szerepe gyakorlatilag Blaha feltárása lenne, a Dózsa Gy. út terheltsége miatt azonban a Blaháné u.-Hunyadi u.-Testvérvárosok útja útvonalon elkerülő jellegű forgalom is terheli. Ezt a szerepét nyilván hátráltatja a nyitott kerékpársáv kialakítása. Eldöntendő a későbbi forgalomszervezési feladatok ellátása során, hogy a Rét utca menekülő forgalmát kell-e támogatni, vagy sem. A Rét u.- Blaháné u.-Hunyadi u.-Testvérvárosok útja elkerülő forgalom egy része aztán az egyetemen keresztül jelenik meg és a Köztársaság út-Valkói út felé kerüli ki a forgalmas városközpontot.

III/5. szakasz: Babati utca (turista útvonal a Pap Miska kúthoz, Babatpuszta felé)

Jelenlegi állapot:

A Babati utcai szakasz 358 m hosszú aszfalt burkolatú út átlagos burkolatszélessége 5,50 - 6,00 m. A Pap Miska kúthoz burkolat nélküli erdei ösvényen keresztül juthatunk el. Majd innen az M3 autópálya 32+629 km szelvényének közelében lévő aluljárón át érhetjük el Babatpusztát. A Pap Miska kúthoz tartozó turistaútvonal ~2590 m hosszú. Innen további 1550 m Babatpuszta.

Tervezett állapot:

Az Babati utcai szakaszon az útpálya felületére **kisforgalmú útpályán kijelölt kerékpáros útvonal** létesítése javasolt a kerékpárosok számára. A Pap Miska kúthoz vezető túra útvonal, illetve onnan Babatpusztáig, csak turisztikai jelentőséggel bír, továbbá a szakaszosan jelentkező meredek emelkedők miatt számottevő kerékpáros forgalom ezen a nyomvonalon nem várható.

III/6. szakasz: Batthyány Lajos utca (Babati utca – Turul utca között, 1030 m)

Jelenlegi állapot:

A Batthyány utca ezen szakasza Antalhegy városrész fő gyűjtőútja. Aszfalt burkolatú átl. 6,00 m széles. Az utca minden csatlakozó utca forgalmával szemben elsőbbséget élvez.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét. Az útpályának nincs végigmenő párhuzamos alternatívája, az Ibolya utca lehetne, de nem teljes hosszban átmenő, az Antalhegyi utca pedig 200 méterre van, már túl nagy kerülő. Javasolt ezért a kerékpározás lehetőségét megadni legalább úgy, hogy a kerékpárosok jelenlétére figyelmeztető burkolati jelek és táblák kikerülnek.

III/7. szakasz: Présház utca (382 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca az Arany János út és a Kereszt utca között helyezkedik el. Burkolatszélessége 4,75 – 6,25 m, az aszfalt állapota megfelelő.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét.

III/8. szakasz: Eperjes utca – Szent Gellért utca (500+332=832 m)

Jelenlegi állapot:

Az útvonal a Batthyány Lajos utca – Arany János utca között helyezkedik el. Az aszfalt burkolatú út szélessége 4,50 – 5,00 m, állapota megfelelő.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét.

III/9. szakasz: Besnyő utca – Nyár utca – Őz utca nyomvonal (272+187+1000=1459 m)

Jelenlegi állapot:

A nyomvonal Fenyves városrészben helyezkedik el a Szabadság út – Köztársaság út között. A kijelölt útvonal jelenleg nem átjárható, hiányzik egy ~306 m hosszú szakasza, amit a nyomvonal megvalósításával ki kell építeni. A Besnyő utca – Szabadság út csomópontja jelzőlámpás forgalomirányítású. A csomópontban a Besnyő utcát és a Szabadság utat (Besnyő utca keleti oldalán) kijelölt gyalogos-átkelőhely keresztezi, továbbá a Szabadság útról/útra közvetlen kanyarodásáv biztosított a Besnyő utcába/-ból. A torkolati részt követően a Besnyő utca burkolatszélessége ~6,00 m széles egészen a 80a jelű vasútvonal keresztezéséig. Itt szűkületben (~5,50 m burkolatszélesség) aluljárón keresztezi a vasúti pályát. A szűkületet követően a Nyár utcába fordul a nyomvonal. A Nyár utca jelenleg zsákutca, szilárd burkolattal nem rendelkezik, 3,5-4,0 m széles mechanikai stabilizációs burkolatú út, egyenetlen burkolatszélekkel. Az Őz utca a Jászóvár utcától északi irányba zsákutca, a Nyár utcához hasonló keresztmetszetű és állapotú/minőségű. A Jászóvár és Köztársaság utcák között aszfalt burkolatú 5,50-6,00 m burkolatszélességgel. Az utca délkeleti oldalán ~1,20 m széles beton mederlap burkolatú gyalogjárda vezet. Az út és járda között szintén mederlap burkolatú vízelvezető árok és kiépített, működő közvilágítás üzemel.

Tervezett állapot:

Az útvonal megvalósulásával Fenyves városrész kerékpáros forgalma csatlakozhat be a hálózathoz, illetve közvetlen kapcsolat létesül Máriabesnyő és Fenyves városrészek között.

A Szabadság út - Besnyő utcai csomóponthoz legközelebbi, Máriabesnyővel kapcsolatot teremtő utca a Tamás atya utca. A Szabadságútra nem javasolt rávezetni a kerékpárosokat annak nagy forgalma miatt, ezért javasoljuk egy rövid, ~45,00 m hosszú egyoldali kétirányú létesítmény megépítését a Szabadság út északi oldalára, a Besnyő utcai csomópont és a Tamás atya utca között. Ehhez a meglévő járda elbontásával és két közvilágítási oszlop áthelyezésével megteremthető a szükséges keresztmetszet. Javasoljuk új kerékpáros átvezetés

kijelölését a Szabadság úton, a Besnyői út nyugati oldalára. Ezen az oldalon továbbvihető a **kétirányú kerékpárút** a Csemeteketert utcáig ahonnan már rávezethető a kerékpáros forgalom az útpályára. A Besnyői utcán kerékpáros nyom burkolati jelekkel javasolt kijelölni a kerékpáros útvonalat. Szűk keresztmetszet az aluljáró, melynek bővítése volna célszerű, ami nyilvánvalóan költséges beruházás. Működőképes megoldás a jelzőlámpával szabályozott váltakozó irányú áthaladás, ami persze amellet, hogy szintén drága még kényelmetlen is. Fontos azonban az aluljáró - melyen csak az útpályán, irányhelyesen lehet átkelni – a nyomvonal érdemi továbbvezetése miatt. Lényeges elem ugyanis a Nyár utca-Őz utca gyalogos és kerékpáros hiányzó hálózati kapcsolatának megszüntetése. A Nyár utcát és az Őz utcát egy **új gyalogos-kerékpáros hídműtárgy** építésével átjárhatóvá javasolt tenni. Jelentős előnye lenne a gépjárművel átjárható megoldásnak is, azonban a csak gyalog és kerékpárral járható híd is nagy haszonnal bír. Az Őz utcában a jelenlegi gyalogjárda helyén rendelkezésre áll a szükséges szélesség egy önálló gyalog- és kerékpárút megépítéséhez egészen a Köztársaság útig, azonban javasoljuk először „tesztüzemként” az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket felfesteni, majd ezt a megvalósult hálózati elemet újraértékelni annak fényében, hogy a kijelölt nyomvonal mekkora kerékpáros forgalmat vonzott (felülvizsgálat kerékpáros forgalomszámlálással).

III/10. szakasz: Gárdonyi Géza utca (547 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca a Besnyői utca – Madách Imre utca és Mikes Kelemen utcát összekötő vasúti aluljárótól indul Máriabesnyő vasúti megállóhely felé. Aszfalt burkolata 4,00 – 4,50 m széles, jó állapotú.

Tervezett állapot:

Az útpályán **kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal** kialakítása javasolt.

III/11. szakasz: Klapka György út (1186 m)

Jelenlegi állapot:

A Klapka u a Besnyői utca folytatásaként, a indul és egészen a Fenyvesi főút – Fenyves köz – Klapka köz – Peres utca csomópontig tart. Az út burkolatszélessége 6,00 – 6,75 m, állapota megfelelő. Az útvonalon menetrendszerű autóbuszjárat közlekedik.

Tervezett állapot:

A kerékpározás biztosítása érdekében az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni jelezve a kerékpárosok jelenlétét. A gyűjtő út jellegű útszakasz keresztmetszeti jellemzői kedvezőtlenek az építési beavatkozással kialakítható kerékpárforgalmi létesítmények számára. Azzal együtt, hogy autóbusz közlekedés is van az úton a gépjármű forgalom nem jelentős, a kerékpáros forgalom pedig még inkább nem az.

III/12. szakasz: Jászóvár utca (984 m)

Jelenlegi állapot:

Az utca Fenyves városrészben található a Fenyves köz és az Őz utca között. Az utca 5,50-5,75 m széles aszfalt burkolattal rendelkezik és elsőbbsége van a csatlakozó utcákkal szemben. Az utcában 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Tervezett állapot:

Az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell felfesteni.

III/13. szakasz: Alsópark (Forssa stny – Dunaszerdahely stny – Żywiec stny, 785 m)

Jelenlegi állapot:

Majdnem a teljes sétány aszfalt burkolattal rendelkezik. A Rákos-patak és az Ady Endre stny közötti szakasz megfelelő állapotú 3,00 m széles, hasított kockakő súllyesztett szegéllyel

megtámasztott út. Forgalomtechnikai szempontból nincs meghatározott besorolása. A Rákospatak és a meglévő kerékpárút közötti szakasz burkolata leromlott szélessége ~3,00 m. Tervezett állapot:

Az Alsópark kerékpározhatóságával külön fejlesztési terv is foglalkozik, nyomvonal irányok kijelölésével. A legfontosabb eldöntendő feladat, hogy kívánatos-e a sétány funkciót keverni a gyorsabb kerékpáros közlekedéssel, vagy külön kerékpáros útvonalakat létrehozva elválasztani a közlekedőket egymástól. A néhány éve létesített burkolati jellel elválasztott fejlesztés eredménye az Alsóparkon keresztül a Központ és a Királyi kastély összekötése jól működik. Azok a szakaszok, ahol nincs kijelölve kerékpárút már konfliktusosak és lakossági bejelentések is érkeznek, hogy zavarják egymást a közlekedők. Javasolt tehát az elválasztás legalább oly módon, hogy a közös felületen a keresztmetszet egyértelmű felosztásával kijelölhető legyen a kerékpáros és a gyalogos helye. Célszerűbb azonban a fizikailag elkülönített, de egymástól nem túl távoli útvonalak kialakítása. Ez utóbbi azonban csak akkor célravezető megoldás, ha mind gyalogos, mind kerékpáros felületen el lehet jutni minden úti célig, különben a konfliktusos vegyes használat lesz újra a jellemző.

III/14. szakasz: Palota-kert (Szent János utcai vasúti átkelőhely - Żywiec stny., 722 m)

Jelenlegi állapot:

Jelentős kerékpáros és gyalogos forgalom érkezik a Petőfi utca és a Szent János utca felől a HÉV pályán lévő labirint korlátos vasúti átkelőhöz. Itt keresztezve a Szabadság utat, délnyugat felé haladnak tovább, keresztül a Coop abc rakodó/parkoló szerviz útján, majd közvetlen az élelmiszerbolt melletti zöld területen át a Palota-kert útra. Innen nagy valószínűséggel a vasútállomásra esetleg az Ady Endre sétány menti intézményekhez, vagy Alvég városrész felé mehetnek tovább. Számos úti cél elérhető ezen az útvonalon. A Szent János utcai vasúti átkelő elfogadható állapotban van, a labirint korlátok festése időszerű. A Coop abc szerviz útjai és a Palota-kert útja megfelelő állapotú, aszfalt burkolatú. Szerviz/parkoló út burkolat szélessége 4,00-6,00 m, Palota-kert burkolatszélessége 6,00-6,50 m. A Palota-kert útján annak nyugati oldalán folyamatos párhuzamos parkolás van jelen. A Palota-kert utcán 40 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Tervezett állapot:

A Szent János úti vasúti átkelőhelyet javasolt korszerűsíteni, idővel a biztosítási mód megváltoztatására is igény lehet. A Szabadság úti gyalogos átkelőhelyet javasolt kiegészíteni a kerékpárosok átvezetését jelző burkolati jellel. A Coop áruház szerviz/parkoló útjáig önálló, kerékpáros létesítmény építését javasoljuk. A Coop szerviz/parkoló útján az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell felfesteni a Palota-kert irányába. A Coop áruház épülete melletti kitaposott füves területen rendelkezésre áll a szükséges szélesség egy rövid ~28,00 m hosszú nyomvonalon kerékpáros infrastruktúra kiépítésére, ahol javasolt egy új kijelölt gyalogos-átkelőhely létesítése, a kerékpárosokat pedig innen az útpálya felületére festett **kerékpáros nyomok** segítségével lehet továbbvezetni a Żywiec stny felé. Ennek a nyomvonalnak a megvalósítása egy hiányzó kapcsolati irány pótolhat a Palotakert és a Kertváros között.

III/15. szakasz: Ady Endre sétány (1070 m)

Jelenlegi állapot:

Az Ady Endre sétány a Szabadság utat „L” alakban az Állomás térrel köti össze. Az aszfalt burkolat közepes állapotú, burkolatszélessége ~6,00 m. A burkolatszél helyenként letöredezett, ezeken a helyeken 6,00 m-nél keskenyebb is lehet a burkolat szélesség. Az Ady Endre utca – Szabadság út csomópontjában az Ady Endre északi iránya 3 sávusra déli iránya 2 sávusra bővül. A torkolati ~145 m hosszú szakaszon a burkolat állapota lényegesen jobbnak mondható, itt a burkolatot kétoldali kiemelt szegély támasztja meg. Az Ady Endre stny. e

szakaszáról érhető el a Gödöllői Királyi Kastély. Számos közintézmény és kereskedelmi létesítmény érhető el az Ady Endre sétányról (Zeneiskola, Földhivatal, Tormay Károly Egészségügyi Központ, ÁNTSZ, Élelmiszer boltok stb.) A tervek szerint itt épül majd a városi sportuszoda, melynek kialakítása kapcsán csomóponti korrekció készül az Ady stny.-Török Ignác utca útkereszteződésben és körforgalom létesül az Isaszegi út-Ady E. stny csomópontban. Régi elképzelés az Ady Endre sétánynak a lezárása, esetleg időszakosan, a Szabadság út-Török I. utca között. Célszerű tehát az Ady sétány kerékpáros fejlesztéseit komplexen kezelni a többi kapcsolódó közlekedésfejlesztési elképzeléssel.

Tervezett állapot:

Addig, amíg az útpálya napi forgalomban marad érdemes foglalkozni a kerékpáros infrastruktúrafejlesztéssel. Javasolt az Alsóparkon átvezető kerékpáros nyomvonalhoz tartozó átvezetést használva keresztezni az útpályát és a Martinovics utcáig tartó szakaszon kiépíteni a kerékpárutat, illetve a járdát meghagyva elválasztott gyalog- és kerékpárutat. A Martinovics utca és a Török I. utca között a házak előtti szervízút jelölhető ki kerékpárforgalmi nyomvonalnak, 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben, a forgalma csekély, szinte csak a lakók járnak rajta. A szervízút csatlakozik a Török I. utcai nyomvonalhoz illetve kerékpáros kapcsolatot kell kialakítani a sportuszoda tervében szereplő gyalog- és kerékpárút nyomvonallal, ami az Állomás térig vezet.

Amennyiben az Ady sétány mentesül a gépjármű forgalomtól a kerékpárosokat különösebb beavatkozás nélkül el lehet vezetni a mai útburkolaton.

Az útszakasz forgalmi helyzetének eldöntéséig a bizonytalanságok miatt javasolt **kerékpáros nyom** burkolati jeleket felfesteni, jelezve a kerékpárosok jelenlétét. Ez kialakítható egész az Állomás térig, csatlakoztatható a Török I. utca és az Isaszegi út menti nyomvonalakhoz.

III/16. szakasz: Faiskola utca – Kőrösi Csoma Sándor utca nyomvonal, Alvég felé (852+1874+1121+566=4413 m)

Jelenlegi állapot:

Az általunk kijelölt nyomvonal a Faiskola utca – Faiskola tér – Kőrösi Csoma Sándor utca útvonalon vezet. A korábban említett Térségfejlesztési Konceptió és Stratégiai Program (Euro Velo 14) ettől eltérően a Faiskola utca – Faiskola tér – Kőrösi Csoma Sándor utca – Horgásztó utca útvonalon jelöli ki ugyanezt az irányt. A helyszíni bejárásunkon azt tapasztaltuk, hogy a Horgásztó utca déli része a közforgalom számára nem átjárható, magánútként üzemel, ezért más nyomvonal lehetőséget kellett keresni, amelynél végig a Kőrösi Csoma Sándor utcán vezetjük a nyomvonalat, majd a 0137/34 hrsz-on visszavezetjük a nyomvonalat az Euro Velo14 által is kijelölt útvonalra. A Kőrösi Cs. S. utca a Horgásztó utca becsatlakozásától ~50 m-re Gödöllő külterületén vezet. Innen az út aszfalt burkolatának minősége leromlott, szélessége s letöredezett burkolatszélek miatt erősen változó (2,50 – 5,00 m) A nyomvonal a Török Ignác u. és a Specialmix Kft. között aszfalt burkolattal rendelkezik, a belterületi szakaszon 5,50 – 6,00 m burkolatszélességgel. A Török Ignác utca torkolati része az itt található buszöböl miatt szélesebb (~8,50 m).

Tervezett állapot:

A Faiskola utca-Kőrösi Cs. S. utca nyomvonalon kisforgalmú útpályán vezetett nyomvonal kijelölése javasolt. Az útpályák burkolatállapota időszerűvé teszi a felújítás beütemezését. Javasoljuk a burkolat felújításkor nyitott kerékpársáv kijelölését. Az aszfalt burkolat végétől a meglévő vegyes mechanikai stabilizációs – burkolatlan utat **kerékpározásra alkalmas burkolattal kell ellátni** (pl. 200 mm vtg. M22 jelű mechanikai stabilizáció NZ 0/11 kiékeléssel) és jelzőtáblák kihelyezésével jelezni az erre kerékpározóknak a kijelölt kerékpáros nyomvonal útirányát. A nyomvonalat össze lehet kapcsolni az Isaszegi úti tervezett nyomvonallal a 0157/30 hrsz-on. Ez egy meglévő töltés az itteni horgásztavat osztja

két részre. A töltés szerkezetét a nyomvonal kijelölése előtt át kell vizsgálni és szükség szerint fel kell újítani, a korona kerékpározhatósága pedig a fentebb leírt stabilizálással megoldható.

III/17. szakasz: Köztársaság út (1005 m)

Jelenlegi állapot:

Az út a Podmaniczky u. – Premontrei u. vonalától indul keleti irányba, Valkó felé. Az útvonalakat csak Gödöllő lakott területén belül vizsgáljuk így a szakaszhatár a Levendula utcáig tartana, azonban ezt a szakaszt meghosszabbítottuk a Bessenyei György utca vonaláig, mert ez a lakott terület valós határa. Az út aszfalt burkolata leromlott állapotú, szélei sok helyen letöredezték, hálós és keresztirányú repedések érik egymást. A burkolat szélessége átlagosan 6,00 m-re tehető. A Köztársaság út 3104 j. országos közút, minden becsatlakozó út forgalmával szemben elsőbbséggel rendelkezik.

Tervezett állapot:

A Köztársaság út nyugati vége az Állomás úttal folytatódik. Az itt lévő közúti szintbeni vasúti átjáró helyén külön szintű átjáró (felüljáró) fog épülni, ami értelemszerűen a csatlakozó utakat érintve a terület teljes átépítését jelenti, magassági és helyszínrajzi értelemben. A jelentős közlekedésfejlesztési beruházás tervei a kerékpáros közlekedés igényeinek figyelembe vételével készültek, a megvalósítás jelentős fejlesztés lenne a város életében. Az úthálózat olyan neuralgikus pontja a meglévő szintbeli átjáró, amely nagyon megnehezíti a közlekedést. Naponta többször előfordul, hogy 15-20 percre is zárva marad a sorompó, teljesen lebénítva a környező utak forgalmát. A tervezett felüljáró a kerékpárosok számára is átjárható lesz, kétoldali irányhelyes nyomvonal valósul meg, ami a Nagy László utcánál kerékpársávbán ér véget. Javasolt az út burkolatát felújítása a lakott területi szakaszon (állami feladat, országos közút) és ezzel együtt úgy kialakítani a keresztmetszeti elrendezést, hogy a kerékpárosok **kétoldali burkolt padkán** vagy **kerékpársávon** közlekedhessenek.

III/18. szakasz: Iskola utca – Egyetem (1295 m)

Jelenlegi állapot:

Az egyetem területén jelenleg megengedett a kerékpározás, a terület „Zóna 30” korlátozott sebességű övezetbe tartozik. A területre csak két közúton, a Szent Györgyi Albert utcán és a Premontrei utcán keresztül lehet behajtani, a többi – egyébként járható útsatlakozás a közúti forgalom elől el van zárva. Az egyetem útjai beton és aszfalt burkolatúak, változó szélességgel (3,00 – 6,00 m). Ezek minősége kerékpározás szempontjából megfelelő, bár nem ideális. A Tisza utca aszfalt burkolata 4,00 – 5,25 m széles, kerékpározásra alkalmas. A Tisza utca a Szabadság úthoz csatlakozik, itt meglévő kijelölt gyalogos-átkelőhely biztosítja az átkelést a gyalogosok számára. A Tisza utcával szemben nyíló szervízút keresztezi a 80a jelű vasútvonalat egy hídműtárgyon keresztül. A műtárgy hasított kis kockakő burkolatú, megfelelő állapotú. Burkolatszélessége 2,50 m. Az útvonal a vasútkeresztezést követően útelzáró sorompóval van lezárva, ezt megkerülve jelenleg is használják az egyetem felé, illetve onnan érkező kerékpárosok-gyalogosok, többnyire diákok. Az út a Szabadság úttól ~210 m hosszon aszfalt burkolatú átl. 6,00 m széles. Innen burkolat nélkül halad tovább az egyetem területére.

Tervezett állapot:

Az egyetem területét javasolt továbbra is „Zóna 30” 30 km/h korlátozott sebesség övezetben tartani. A Szabadság utca – Tisza utcánál meglévő kijelölt gyalogos-átkelőhely található, amit ki kell egészíteni a kerékpáros átkelést is lehetővé tévő átvezetéssel. Így létrejön a szabványos kapcsolat az egyetem területe és a Szabadság út északi oldala között. Az útvonal aszfalt burkolatának végétől javasolt a burkolatlan utat **kerékpározásra alkalmas burkolattal kell ellátni** (pl. 200 mm vtg. M22 jelű mechanikai stabilizáció NZ 0/11 kiékeléssel) és jelzőtáblák kihelyezésével jelezni az erre kerékpározóknak a kijelölt kerékpáros nyomvonal útirányát.

Építés nélkül is kijelölhető a kerékpárosok számára burkolt útpálya, azonban az jelentős kerülő, megkerüli a mezőgazdasági földterületet. A kialakításhoz a Város és az Egyetem között célirányos megállapodás szükséges.

III/19. szakasz: Dózsa György út (Rét utcától Szada felé, 745 m)

Jelenlegi állapot:

A Dózsa György út e szakasza is országos közút (2104). Az út burkolatszélessége 6,00-6,50 m, állapota megfelelő. Az út forgalma meghaladja a 14000 E/nap forgalmat. Az utat mindkét oldalról sűrű fás-bokros sáv határolja egy-egy idősebb fa (max. Ø50 cm) előfordul.

Tervezett állapot:

Az út nagy forgalma miatt a kerékpárosok úttestre vezetése nem javasolt, érdemes önálló kerékpáros létesítményben gondolkodni. Az út északkeleti oldalán rendelkezésre áll egy 4,50-5,00 m széles zöld sáv, ahol megépíthető a **kerékpárút**, Szada felé. Ez a legkézenfekvőbb és legbiztonságosabb módja a kerékpáros/gyalogos forgalom bekötésére. A nyomvonal része lehet a Vác irányú kapcsolatnak is.

III/20. szakasz: Blaháné út (Rét utcától Boncsok felé, 495+970=1465 m)

Jelenlegi állapot:

A Blaháné út egy szakasza 21111 j. országos közút része a Rét utca és a Hársfa utca között. A burkolat szélessége itt 5,50 – 6,00 m. Az elsőbbséggel rendelkező főirány a Blaháné u – Hársfa utca irány. A Blaháné innen becsatlakozó útként halad tovább Boncsok felé. Ez a szakasz is aszfalt burkolatú, azonban a burkolat szélessége csak átl. 5,00 m. A Blaháné u. Boncsok városrészben ér véget, a Pazsaki és Margita utcákkal alkot egy csomópontot.

Tervezett kialakítás:

A Blaháné utcán – a Rét utca és a Galamb utca között – javasolt **nyitott kerékpársáv**os kialakítást tovább lehet vezetni egészen a Hársfa utcáig, innen pedig Boncsok felé, az útpálya kisforgalmú útként kerékpározásra kijelölhető. Ezzel a nyomvonallal Blaha (és Boncsok) városrészt kapcsoljuk be a kerékpáros hálózatba.

III/21. szakasz: Incső városrész bekötése (865 m)

Jelenlegi állapot:

Incső településrészről jelenleg két útvonalon lehet bejutni Gödöllőre:

- 3-as számú országos közúton, az útpálya felületén
- Incső lakópark Szkíta körútjától induló Fogadalom utcán, majd egy ~100 m hosszú burkolatlan zöldterületen (csapáson), majd a Szabadság út északi oldalán lévő közúti forgalom által nem használt aszfalt burkolatú úton

Tervezett állapot:

A kerékpáros közlekedésre a 3-as főút elkerülésével a Fogadalom utca – Szabadság út szerviz útja útvonalat javasoljuk. A Fogadalom utcát kerékpározásra alkalmassá kell tenni a burkolat helyreállításával, az utca vége és a Szabadság utca szerviz útja közötti rövid burkolatlan szakaszon kell kerékpáros létesítményt kiépíteni. A szervizúton pedig a felületi hibák kezelését követően megengedhető a kerékpározás. Az útvonalat úgy kell kijelölni, hogy a kerékpárosok a meglévő Hétház utcai kerékpáros nyomvonalon közlekedjenek tovább.

III/22. szakasz: Testvérvárosok útja – Szent-Györgyi Albert utca – Egyetem (1048 m)

Jelenlegi állapot:

A Testvérvárosok útjáról jelenleg nincs kijelölt/épített kerékpáros kapcsolat az Egyetem felé. A kijelölt útvonalon a Szabadság út 2×2 forgalmi sáv. A Szent-Györgyi A. utcánál meglévő 3,00 m széles kijelölt gyalogos-átkelőhely van, amit az erre közlekedő kerékpárosok is átkelőhelyként használnak. A Szabadság út mindkét oldalán a Testvérvárosok útja és a Szent-

Györgyi A. u. között 5,50-7,50 m széles zöldterület található. A kitaposott nyomokból arra lehet következtetni, hogy a kerékpáros és gyalogos forgalom jelenleg a Szabadság út északi oldalát használja. A Szent-Györgyi út 2×1 forgalmi sáv, aszfalt burkolatú út, kétoldali kiemelt szegéllyel a meglévő vasutat áthidaló hídműtárgyig, innen csak a keleti oldalon van kiemelt szegély. Burkolatszélessége 7,00 – 7,50 m. Az utca mentén, annak keleti oldalán ~1,50 m széles aszfalt burkolatú gyalogjárda található. Ugyanezen az oldalon a zöldterületben kiépített közvilágítás üzemel. Ez a szakasz a Gödöllői kollégiumok csatlakozó útjáig tart.

Tervezett állapot:

A Testvérváros útja és a Szent-Györgyi Albert utca között, a Szabadság út északi oldalán egyoldali, kétirányú kerékpáros infrastruktúra építését javasoljuk a meglévő változó szélességű (5,50 7,50) zöldterületen. A meglévő betonlap burkolatú járda elbontandó. A meglévő kijelölt gyalogos-átkelőhelyet ki kell egészíteni a kerékpárosok átkelését is lehetővé tevő burkolati jelekkel. Innen a Szent-Györgyi Albert utcán kerékpársávok kialakításával vezethetők a kerékpárosok. A burkolatot a keleti oldali kiemelt szegély meghagyásával 8,25 m szélességűre kell szélesíteni, így kialakítható a kiemelt szegély melletti 1,25 m széles **kerékpársáv** és a másik oldali 1,00 m széles kerékpársáv, 2×3,00 m szélességű forgalmi sávok kialakítása mellett. A Premontrei úton az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell felfesteni.

III/23. szakasz: Őz utca/Alma utca – Egyetem (1375+315=1690 m)

Jelenlegi állapot:

Az útvonalon jelenleg nincs kiépített kerékpáros létesítmény, viszont a nyomokból arra következtethetünk, hogy ezt az útvonalat gyakran használják mind gyalogosok, mind pedig kerékpárosok. Az útvonal gépjárművel csak részben járható. A nyomvonal a Botanikus kertnél aszfalt burkolatú úton halad tovább egészen a Premontrei útig.

Tervezett állapot:

A burkolatlan szakaszt **kerékpározásra alkalmas, stabilizált burkolattal kell ellátni** (pl. 200 mm vtg. M22 jelű mechanikai stabilizáció NZ 0/11 kiékeléssel) és jelzőtáblák kihelyezésével jelezni az erre kerékpározóknak a kijelölt kerékpáros nyomvonal útirányát. Az aszfalt burkolatú szakaszon az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket kell felfesteni.

III/24. szakasz: Fácán sor – Egyetem (608 m)

Jelenlegi állapot:

A szakasz a Fácán sor 61-71 szám alatti társasházak és az Egyetem Botanikus kertje között helyezkedik el. A Fácán sortól ~130 m hosszon szilárd burkolat nélküli stabilizált földút, innen végig aszfalt burkolatú.

Tervezett állapot:

Az útvonalon, mint kisforgalmú kerékpárosbarát úton közlekedhetnek a bringások. A burkolatlan szakaszt **kerékpározásra alkalmas, stabilizált burkolattal kell ellátni** (pl. 200 mm vtg. M22 jelű mechanikai stabilizáció NZ 0/11 kiékeléssel) és jelzőtáblák kihelyezésével jelezni az erre kerékpározóknak a kijelölt kerékpáros nyomvonal útirányát. Az útpálya további szakasza kisforgalmú útként kijelölhető kerékpározásra.

III/25. szakasz: Premontrei út – Egyetem (916 m)

Jelenlegi állapot:

A Premontrei út jelenleg is csatlakozik az Egyetem úthálózatához, azonban nem vezet rajta kijelölt kerékpáros útvonal. Az útburkolat megfelelő állapotú, 6,00 – 6,50 m széles. Az út keleti oldalán 1,00 – 1,50 m széles gyalogjárda van, illetve ezen az oldalon helyezkedik el az utcában üzemelő közvilágítás is.

Tervezett állapot:

Az utca forgalma nem jelentős, szinte kizárólag csak célforgalom közlekedik itt. Ezért a kerékpárosok biztonsággal vezethetők az útfelületen. Az útpálya felületére **kerékpáros nyom** burkolati jeleket javasolt felfesteni. A Köztársaság úti felüljáró kialakításával a Premontrei út és az Erdész köz között épülő egyirányú lehajtó út megnyitásra kerül ellenirányban a kerékpárosok részére, hogy az egyetemi kapcsolat megmaradjon.

III/26. szakasz: Szabadság utca szervízútja – Máriabesnyő vasúti megállóhely (703 m)

Jelenlegi állapot:

Az útvonal a Hétház utca – Szabadság út szervíz út csatlakozás és a Máriabesnyő vasúti megállóhely között helyezkedik el. A Szabadságút szervízútja kisforgalmú aszfalt burkolatú út, burkolatszélessége 2,25 – 9,00 m. A szervízút nyugati végétől ~40,00 m-re található egy kijelölt gyalogos-átkelőhely, majd innen egy betonlap burkolatú gyalogjárda vezet a Szabadság út déli szervízútjára (burkolatszélesség: ~5,50 m). Innen a Mikes Kelemen utcán (burkolatszélesség: 4,25 m), egy meglévő hídműtárgyon keresztül érhető el Máriabesnyő vasúti megállóhely. A hídműtárgy a Besnyői-patakot keresztezi, az útburkolat változatlan szélességben halad át rajta.

Tervezett állapot:

A Szabadság út északi szervízútján megengedett a kerékpározás annak kis forgalma miatt. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyet át kell alakítani oly módon, hogy a kerékpárosok számára is biztosítható legyen az átkelés (kerékpáros keresztezés burkolati jele). A Szabadság út déli szervízútja és a Szabadság út közötti betonlap burkolatú járda mellett, attól elválasztva **új kerékpáros infrastruktúrát** javasolt építeni. A Szabadság út déli szervízútján és a Mikes Kelemen utcán az útpálya felületén kisforgalmú útként közlekedhetnek a kerékpározók.

Javasolt „Zóna 30” sebességkorlátozott övezetek:

I. ütem: *Megjegyzés: Az aláhúzással jelölt utcák a Zóna30 övezet határai, de nem részei.*

- Táncsics Mihály utca – Kotlán Sándor utca – Kandó Kálmán utca – Széchenyi István utca
- Táncsics Mihály utca – Széchenyi István utca – Dózsa György út – Kossuth Lajos utca

II. ütem: *Megjegyzés: Az aláhúzással jelölt utcák a Zóna30 övezet határai, de nem részei.*

- Szent János utca – Szőlő utca – Bethlen Gábor utca – Lumnitzer Sándor utca
- Bethlen Gábor utca – Mátyás király utca – Hunyadi János utca – Grassalkovich Antal utca
- Hunyadi János utca – Mátyás király utca – Arany János utca – Grassalkovich Antal utca
- Petőfi Sándor utca – Lumnitzer Sándor utca – Grassalkovich Antal utca – Testvérvárosok útja – Szabadság út
- Testvérvárosok útja – Grassalkovich Antal utca – Arany János utca – Szabadság út

III. ütem: *Megjegyzés: Az aláhúzással jelölt utcák a Zóna30 övezet határai, de nem részei.*

- Ádám utca – Mátyás király utca – Hunyadi János utca – Fecske utca
- Hunyadi János utca – M3 autópálya – Vasvári Pál utca – Mátyás király utca
- Arany János utca – Mátyás király utca – Vasvári Pál utca – Présház utca
- Arany János utca – Présház utca – Kereszt utca – Címer utca – Babati út
- Arany János utca – Babati út – Batthyány Lajos utca – Szent Gellért utca – Eperjes utca

- Arany János utca – Eperjes utca – Szent Gellért utca – Batthyány Lajos utca – Szabadság út
- Batthyány Lajos utca – Babati út – Antalhegy utca – Damjanich János utca
- Batthyány Lajos utca – Damjanich János utca – Damjanich János utca – Hétház utca – Szabadság út
- Martinovics Ignác utca – Ady Endre sétány – Török Ignác – Honvéd utca
- Dessewffy Arisztid utca – Honvéd utca – Faiskola utca – Kőrösi Csoma Sándor utca
- Kőrösi Csoma Sándor utca – Faiskola utca – Török Ignác – Ady Endre sétány – Isaszegi út
- Podmaniczky utca – Esze Tamás utca – Bessenyei György utca – Köztársaság út
- Köztársaság út – Őz utca – Klapka György út – Fenyves köz – Zarándok utca – Mária utca – Kikerics utca
- Klapka György út – 80a jelű vasútvonal – Szivárvány utca – Nádas utca – Havas utca – Peres utca

Fontos, hogy a csillapított forgalmú övezetek közötti átjárhatóság és a megközelítést biztosítani kell. Az övezeteket határoló gyűjtőutak biztonságos keresztezésének kialakítását meg kell oldani. A gyűjtőutak mindkét oldalán megtalálható csillapított övezetek egymással szemközti útsatlakozásainál lehetőséget kell adni az átkelésre. A gyűjtőutakon mindkét forgalmi irányban jelzőtáblákkal és burkolati jelekkel kell felhívni a gépjárművezetők figyelmét a kerékpárosok keresztező mozgására. A csomópontokban az elsőbbséget egyértelműen szabályozni kell, a láthatóságot és a felismerhetőséget biztosítani kell.

Kerékpárparkolás fejlesztése

A közterületeken kerékpártárolást, parkolást segítő támaszokat javasolt oktatási- és közintézmények, posták, gyógyszertárak, rendelők és üzletek környezetében elhelyezni az igényeknek megfelelően. Iskolák, óvodák és munkahelyek esetében kerítésen belül, védett helyen célszerű a tárolókat kiépíteni.

Részletes tervezés és igényfelmérés mellett kerékpártámaszok kihelyezése szükséges az alábbi helyszíneken *1-5 az I. ütemben, 6-7 a II. ütemben:*

- 1.) Posta parkoló; 3db
- 2.) Bíróság 3db
- 3.) Temető 10 db
- 4.) VÜSZI (ügyfeleknek) 4 db
- 5.) Lear (védett, fedett, zárt helyen) 10 db
- 6.) Szentháromság templom 5db
- 7.) Patak tér 5 db

Multimodalitás kiterjesztése

A fejlesztési területen belül a kerékpáros hálózat kialakításával összefüggésben a közlekedési eszközváltás és választás elősegítésére az alábbi közösségi közlekedési megállóknál indokolt kerékpárparkolók létrehozása B+R jelleggel *a fejlesztés II. és III. ütemében igény szerint.*

- 1.) Autóbusz állomás (védett, fedett, zárt helyen) 15db;
- 2.) Szilhát u. autóbusz megállóhely; 3db
- 3.) Egyetem bejáró út autóbusz megállóhely; 5db
- 4.) Erzsébet park HÉV megállóhely 5db;
- 5.) Szabadság tér HÉV megállóhely 5db;

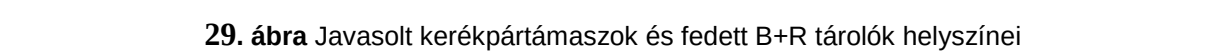
Az eszközváltás hatékonyságát jelentősen befolyásolja, hogy a kerékpártárolás módja vonzó-e, és biztonságosnak ítéli-e a felhasználó. A kerékpár általában anyagi, de nem ritkán érzelmi értéket képvisel, tulajdonosa félti azt. Ebből kiindulva, ha nem érzi közlekedési eszközét biztonságban, kevésbé fogja választani a tárolót az utazásai során. Célszerű a biztonságot térfigyelő kamerákkal fokozni, a kamerák jelenlétére táblákkal kell felhívni a figyelmet, hogy az elrettentő hatás is érvényesüljön.

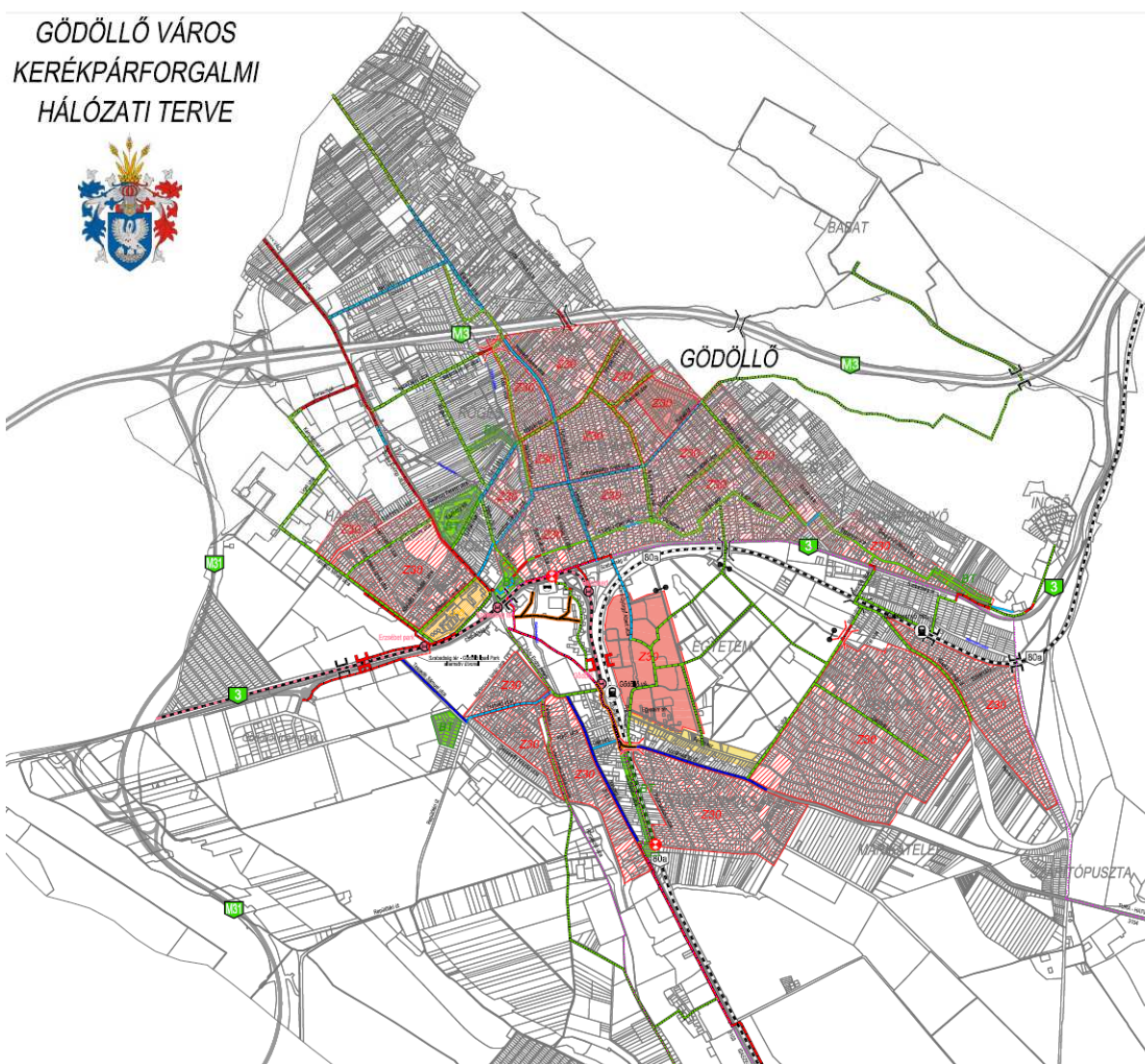
Fontos a gyorsaság is, a használók rendszerint napi ingázók, akiknek számít a menetidő, nem szeretnek sokat bajlódni a lakatolással, a kerékpárok elhelyezésére az átszállókapcsolatokhoz lehető legközelebbi helyet kell választani. Minél kevesebb rágyaloglás legyen szükséges.

Fontos tehát az alábbi szempontrendszer figyelembe vétele:

- Könnyen megközelíthető legyen és a kapcsolódó közösségi közlekedési pont is közel legyen (autóparkoláshoz, gyalogos megközelíthetőséghez képest).
- A tárolóban elhelyezett kerékpárok ne sérüljenek.
- A felhasználó szempontjából legyen egyszerűen használható és ne kelljen hozzá nagy fizikai erőt kifejteni.
- Az igények növekedésével a tároló kapacitása bővíthető legyen.
- A létesítmény védve legyen az autók ráparkolásától.
- Olyan műanyag elemeket lehet csak felhasználni, melyek nem veszítenek mechanikai tulajdonságaiból 15 év alatt (külső használat mellett) 20%-nál többet.
- A tároló elemeinek meg kell felelniük a mindenkor hatályos környezetvédelmi előírásoknak.
- A létesítmény és annak használata nem akadályozhatja a gyalogosforgalmat.⁵

⁵ e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése





30. ábra Javasolt hálózati elemek nyomvonalai (8. sz. melléklet)

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése.

A fejlesztési terület kerékpáros útirányjelző táblarendszere teljesen hiányzik.

A kerékpározás infrastruktúra-rendszerének sajátos elemei az egyértelmű, érthető, és megbízható tájékoztatási rendszerek, ezeken belül az útbaigazító és információs táblarendszerek. A táblarendszerek fejlesztése az épített infrastruktúra fejlesztésétől időben és térben függetlenül is folyhat, azonban építéssel párhuzamosan mindenképpen ajánlott.

A táblarendszer kialakítását (táblatípusok, táblák elhelyezése, tartalmát, méretét, színét, feliratát stb.) a vonatkozó e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Ütügyi Műszaki Előírás (UME) szabályozza. A táblák pontos tartalmát és elhelyezését a részletes forgalomtechnikai tervek készítésekor lehet meghatározni.

Javasolt tehát a településen a kialakítandó új kerékpárforgalmi hálózat megvalósítása során egységesíteni a kerékpáros útirányjelzés rendszerét. Új, megfelelően megtervezett jelzőtáblákat kell kihelyezni.

Az alkalmazható táblák három típusba tartoznak:

- **Útirányjelző táblák:** kerékpáros szimbólummal ellátott útbaigazító tábla település vagy városrész megjelöléssel, távolsággal, a nyíl alakú tábla mutatja az útirányt. Ezek elhelyezése nagyobb kerékpáros keresztezésekben szükséges.
- **Útvonal megerősítő táblák:** kerékpáros szimbólummal ellátott, négyszögletes jelzőtábla, ami az útirányt mutatja, a közelebbi és a távolabbi úti cél megjelölésével. A táblát kerékpáros csomópontok után kell elhelyezni.
- **Íránytartást elősegítő táblák:** kerékpáros szimbólummal ellátott kisméretű, nyíl alakú jelzőtábla, amelyet ott kell elhelyezni, ahol a kerékpárforgalmi nyomvonal helyes iránytartását kell jelezni.

Írányelvek:⁶

A táblákat úgy kell elhelyezni, hogy azok megfelelő időben és távolságról felismerhetők legyenek. Ezen felül törekedni kell a megfelelő tájékoztatáshoz szükséges legkevesebb tájékoztató tábla alkalmazására. Ennek értelmében a kisebb kiterjedésű és jól áttekinthető csomópontokban törekedni kell arra, hogy egy oszlopra helyezzük az összes útirányt jelző táblát. Ennek olyan helyen kell lenni, hogy minden érkező irányból jól lehessen látni. Nagy kiterjedésű csomópontokban az egyes irányok jelzését szét kell bontani és azokat egyesével, vagy részben összevontan külön oszlopra kell helyezni.

A táblákat a menetirányra merőlegesen és a menetiránnyal párhuzamosan is el lehet helyezni. Ügyelni kell arra, hogy a kihelyezett táblák a közlekedőket (járművezetőket, kerékpárosokat, gyalogosokat) szabad kilátásukban és egymás mozgásának észlelésében ne akadályozzák.

Elsődleges úti célok:

- az elérendő települések, vagy településen belüli terület egységek,
- jelentős közlekedési csomópontok, közterek,
- jelentős átszálló csomópontok,
- jelentős hidak,
- nagyobb tavak,
- vasúti kapcsolatok,
- jelentős idegenforgalmi területek.

Másodlagos úti célok:

- kisebb területegységek, területi alközpontok,
- idegenforgalmi úti célok,
- sportlétesítmények,
- természeti értékek,
- kerékpáros szolgáltatások,
- bevásárló központok, intézmények,
- B+R parkolók,
- más helyi jelentőségű célpontok.

⁶ forrás: e-UT 03.04.11

A kerékpárforgalmi létesítmények útirányjelző és útbaigazító tábláinak rendszeréről új arculati kézikönyv készül. a jelenlegi útügyi műszaki előírások még nem tartalmazzák a kialakítást, azonban a módosítás folyamatban van. A 2018. évben induló kivitelezések már az új rendszer szerint alakítandók ki. Az arculati kézikönyv hozzáférhető lesz az Irányító Hatóságnál. A települési önkormányzat a tervezési feladatok megrendelésénél az új kézikönyv szerinti kialakítást kell, hogy megrendelje a szaktervezőtől.⁷

Kerékpár hálózati fejlesztések összefoglalása:

I. ÜTEM				
Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Hossz (m)	Hálózati terv javaslatai alapján beavatkozás	Megjegyzés
I/1.	Dózsa Gy. út a Szabadság tér-Körösfői K. A. u. között	482	önálló kétirányú kerékpárút és elválasztott gyalog- és kerékpárút	jelzőlámpás csomópont korrekció, forgalmi sávok szélességének optimalizálása, napelemes útvonal világítás kiépítése
I/2	Dózsa György út a Széchenyi I. u. – Szociális Otthon között	638	meglévő gyalog- és kerékpárút felújítása	kiviteli tervvel rendelkezik, megvalósítás azonnal indulhat
I/3	Dózsa György út a Szociális Otthon - Haraszi u. között	411	önálló kétirányú kerékpárút és elválasztott gyalog- és kerékpárút	Építési engedéllyel és kiviteli tervvel rendelkező szakasz
I/4	Thegze L. – Berente I. u. a Dózsa György út – Röges u. között	488	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	Berente Röges u csomópont felülvizsgálata forgalombiztonsági szempontból
I/5	Berente István u. a Röges u. – Odray János u. között	483	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
I/6	Átkötés az Odray János u. vonalától az Ádám u. között	180	új patakkeresztezési műtárgy építése a Rákos-patakon, gyalog és kerékpárút építése	Új műtárgyépítés, 1416 hrsz. ingatlan kisajátítása szükséges
I/7	Haraszi u. a Lear Corporation bejáratáig	446	irányhelyes elrendezésű, egyirányú kerékpárút vagy gyalog-kerékpárút, más néven „Koppenhágai típusú” építése	Meglévő árokrendszer befedése
Z30	Korlátozott sebességű övezetek	2 db	Korlátozott sebességű övezetek (ZÓNA30) kijelölése nagyobb összefüggő lakóterületek védelmére és a kerékpározás feltételeinek javítására.	foragalomtechnikai beavatkozás

5. táblázat: I. ütem fejlesztés összefoglaló

⁷ Megjegyzés: NFM tervzsűri vélemény alapján tett kiegészítés

II. ÜTEM				
Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Hossz (m)	Hálózati terv javaslatai alapján beavatkozás	Megjegyzés
II/1.	Blaháné utca (Rét u. – Galamb. u. között)	428	nyitott kerékpársáv létesítése	megemelt kerékpársáv kiépítése is reális alternatíva
II/2	Szilhát utca	400	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	Szilhát utca – Bajcsy Zs. u. – Szőlő utca csomópont átépítése javasolt
II/3	Szőlő utca	493	kerékpársáv kialakítása	útpálya felújítás és szélesítés
II/4	Mátyás király utca	1074	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
II/5	Arany János utca	1084	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
II/6	Hunyadi János utca – Testvérvárosok útja (Mátyás király utca – Szabadság út között)	450+630=1080	kerékpársáv kijelölése	forgalmi sávok optimalizálása
II/7	Grassalkovich Antal utca – Babati utca a Batthyány Lajos utcáig	826+634=1460	kerékpársáv kialakítása	forgalmi sávok szélességének optimalizálása, burkolatszélesítés,
II/8	Szabadság út (Testvérvárosok útja és Petőfi S. u. között)	530	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jelentős gyalogos forgalommal	meglévő gyalogjárda átépítése, szintbeni vasúti gyalogos átkelőhelyet korszerűsítése
II/9	Szabadság tértől a Gödöllői Üzleti Park körforgalmáig	741+395+544=1680	kerékpáros nyom, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakítása	Alternatív megoldás: Táncsics Mihály utca – Szabadság utca csomópont átalakítása
II/10	Bajcsy-Zsilinszky utca	354	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
II/11	Kossuth Lajos utca	563+261=824	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
II/12	Tessedik Sámuel utca – Szabadság út (3. sz. főút)	659+289=948	„Koppenhágai típusú” kerékpársáv építése, közúttól elválasztott egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése a főút mellett	Szabadság út forgalmi sávjainak optimalizálása
II/13	Török Ignác utca - Honvéd utca - Repülőtéri út	150+534+3065=3258	nyitott kerékpársáv, kisforgalmú útpályán vezetett nyomvonal	Repülőtéri út – Honvéd utca – Tessedik S. utca – Martinovics I. utca csomópont átépítése

II/14	Dózsa György út (Haraszti út-Rét u. között)	528	közúttól elválasztott egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése	Rét utca – Dózsa György út csomópont átalakítása
II/15	Kenyérgyári út és Liget utca	449+568=1017	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	közút megvilágításának kiépítése
II/16	Sík Sándor utca és Alvég utca	775	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
II/17	Isaszegi út	1188+2750= 3938	kétoldali burkolt padka építése, lakott terület határától közúttól elválasztott egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése	Alvég utcától kezdve javarészt félkész kerékpárút alapjai felhasználhatóak
Z30	Korlátozott sebességű övezetek	5 db	Korlátozott sebességű övezetek (ZÓNA30) kijelölése nagyobb összefüggő lakóterületek védelmére és a kerékpározás feltételeinek javítására.	forgalomtechnikai beavatkozás

6. táblázat: II. ütem fejlesztés összefoglaló

III. ÜTEM				
Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Hossz (m)	Hálózati terv javaslati alapján beavatkozás	Megjegyzés
III/1.	Táncsics Mihály utca	1420	egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése, kerékpáros nyomok felfestése	-
III/2	Toldi M. utca	810	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
III/3	Röges utca (Berente István és Szőlő utca között)	892	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	40 km/h sebességkorlátozást meg kell tartani
III/4	Rét utca	952	nyitott kerékpársáv kialakítása	közútkezelői hozzájárulás szükséges
III/5	Babati utca (turista útvonal a Pap Miska kúthoz, Babatpuszta felé)	~5000	kisforgalmú útpályán kijelölt kerékpáros útvonal	turisztikai jelentőségű útvonal
III/6	Batthány Lajos utca (Babati utca – Turul utca között)	1030	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
III/7	Présház utca	382	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-

III/8	Eperjes utca – Szent Gellért utca	500+332=832	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
III/9	Besnyő utca – Nyár utca – Őz utca nyomvonal	272+187+1000=1459	egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése, kétirányú kerékpárút, kerékpáros nyom	közvil. oszlop kiváltás, csomópont átalakítás, új hídműtárgy építése
III/10	Gárdonyi Géza utca	547	kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	-
III/11	Klapka György út	1186	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
III/12	Jászóvár utca	984	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
III/13	Alsópark (Forssa stny – Dunaszerdahely stny – Żywiec stny	785	fizikailag elválasztott gyalog- és kerékpárút	-
III/14	Palota-kert (Szent János utcai vasúti átkelőhely - Żywiec stny)	722	önálló kerékpárút, kerékpáros nyom	vasúti gyalogos átkelőhely korszerűsítése
III/15	Ady Endre sétány	1070	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	Több alternatíva a szakaszleírásban
III/16	Faiskola utca – Kőrösi Csoma Sándor utca nyomvonal, Alvég felé	852+1874+1121+566= 4413	kisforgalmú útpályán vezetett nyomvonal kijelölése, kerékpározásra alkalmas burkolat építése	útfelújítás javasolt
III/17	Köztársaság út	1005	kétoldali burkolt padka vagy kerékpársáv kialakítása	útfelújítás javasolt
III/18	Iskola utca - Egyetem	1295	kerékpározásra alkalmas burkolat építése	-
III/19	Dózsa György út (Rét utcától Szada felé)	745	kétirányú kerékpárút építése	-
III/20	Blaháné út (Rét utcától Boncsok felé)	1465	nyitott kerékpársáv kialakítása, kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	-
III/21	Incső városrész bekötése	865	burkolat helyreállítás, önálló kerékpáros infrastruktúra	-
III/22	Testvérvárosok útja – Szent-Györgyi Albert utca – Egyetem	1048	önálló kerékpáros infrastruktúra, kerékpársávok kialakítása, kerékpáros nyom felfestése	nyomvonal közúti keresztezése, burkolatszélesítés és felújítás

III/23	Őz utca/Alma utca – Egyetem	1375+315=1690	kerékpározásra alkalmas burkolat építése, kerékpáros nyom felfestése	-
III/24	Fácán sor – Egyetem	608	kerékpározásra alkalmas burkolat építése, kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	-
III/25	Premontrei út – Egyetem	916	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	-
III/26	Szabadság utca szervízútja – Máriabesnyő vasúti megállóhely	703	kerékpárút építése, kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	gyalogos átkelőhely átalakítás
Z30	Korlátozott sebességű övezetek	5 db	Korlátozott sebességű övezetek (ZÓNA30) kijelölése nagyobb összefüggő lakóterületek védelmére és a kerékpározás feltételeinek javítására.	forgalomtechnikai beavatkozás

7. táblázat: III. ütem fejlesztés összefoglaló

5.2 Közbringa

A vizsgálati területen közbringa rendszer nem üzemel. A kiépítés és üzemeltetés rentábilisan nem valósítható meg. A város kerékpáros hálózatfejlesztéssel összefüggő feladatai egyelőre a sokkal magasabb prioritású hiányosságok megoldását tartalmazzák. A közösségi kerékpárberleti rendszer kialakításával egyelőre a közép- és hosszú-távú kerékpáros infrastruktúrafejlesztési tervekben sem érdemes foglalkozni.

5.3 Szervezeti-működési háttér

A város lakott területén belül kialakítandó és meglévő kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése és üzemeltetése önkormányzati feladat. A szükséges intézkedések koordinálása és a feladatok elvégzése vagy elvégeztetése Gödöllő Város Polgármesteri Hivatalának dolga. 2012 évben a Képviselő-testület elfogadta a „Legyen Gödöllő Kerékpárosbarát Város!” programot, a határozat alapján a mai napig a városi kerékpáros infrastruktúra fejlesztési feladatok koordinálását az erre a célra létrehozott **Kerékpáros Munkacsoport** végzi. A városi és civil szervezetek vezetői soriban tudó munkacsoport feladata, hogy a kerékpáros fejlesztések lehetőségeit felmérje, és elvégezze az előkészítő munkákat, a saját forrásból hatékonyan megvalósítható fejlesztéseket koordinálja és felügyelje, valamint a kerékpáros érdekek képviselje a közlekedésfejlesztési tervekben.

A tevékenységhez elengedhetetlen a civil érdekvédelmi szervezetekkel való folyamatos együttműködés és összefogás.

A város saját költségvetéséből a meghirdetett program finanszírozására évente 20 millió Forint fejlesztési keretet biztosít.

A létesítmények fenntartásával és üzemeltetésével a VÜSZI Gödöllői Városüzemeltető és Szolgáltató Nonprofit Kiemelkedően Közhasznú Kft. foglalkozik. A VÜSZI Nonprofit Kft. a város fenntartásával, üzemeltetésével kapcsolatos feladatok ellátását racionalizált keretek között végzi. Évenként üzleti ütemtervet készít, melyben a műszaki és pénzügyi paraméterek alapján megtervezi tevékenységét. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével célszerű a Kft. feladatának ellátásához például a járdaburkolatok fenntartásához hasonlóan célzott keretösszeget biztosítani.

5.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A rendszeres (kézi vagy automatikus) kerékpáros forgalomszámlálás bevezetésének indokoltsága jelenleg a város kerékpáros infrastruktúráján nem igazolható. A kerékpáros forgalom részaránya és a kerékpározásra alkalmassá tett infrastruktúra kiterjedése még nem indokolja a monitorozást.

5.5 Kísérő intézkedések

A projekt fontos része a szemléletformáló tevékenység folytatása, nemcsak a fejlesztési területen belül, hanem a teljes terület célközönségét elérve.

Célközönségnek tekintve a kerékpárral, gépjárművel és gyalogosan közlekedőket egyaránt. Cél a különböző közlekedési módok együttműködésének javítása, a kerékpározás népszerűsítése és a rendszeresen kerékpárt használók számának növelése.

Kiemelt célcsoport a gyermekek köre, akik között iskolai keretekben valósítandó meg a helyes kerékpárhasználat és közlekedés szabályainak oktatása az alapvető karbantartási és szerelési ismeretekkel együtt.

A projekt megvalósulását kísérő intézkedések során a kialakításra kerülő kerékpárosbarát hálózat ismertetése, népszerűsítése, biciklizés, bringás reggeli, bringázz a munkába, bringázz a suliba, „Bike Challenge”, „Night on bike” kampányok, események szervezése is feladat. Lehetőség van a BringaSuli, BringaAkadémia kerékpáros oktatási, nevelési programok szervezésére, támogatására.

A Vuelta Sportiroda és a Kőbányai Torna Club egy évtizede dolgozik azon, hogy minél több gyermek számára elérhető legyen egy szakmailag megfelelően megalapozott, a résztvevők számára játékos tanulást biztosító kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatási program.⁸

A BringaAkadémia program keretében

- **kerékpáros rendezvényeket** szerveznek (iskolákban, sportnapokon, céges családi rendezvényeken, nyári táborokban, stb.);
- **iskolai oktatást** (szakköröket, tanórai oktatást, KRESZ-napot, stb.) szerveznek;
- akkreditált BringaAkadémia **pedagógus-továbbképzéseket**, továbbá az érdeklődők számára **BringaAkadémia oktatói tanfolyamokat** tartanak.

Kiváló lehetőség ez a projekt keretében megvalósítandó kísérő intézkedések

⁸ forrás: www.bringaakademia.hu

megalapozásához. A BringaAkadémia tevékenységének köszönhetően például a szombathelyi Gothard Jenő Általános Iskolában az országban elsőként vezették be 2016 szeptemberében a BringaAkadémia tananyagának átadását testnevelésórák keretében⁹. Követendő példa a fejlesztési terület iskolái számára is.

A népszerűsítő, oktató tevékenység során az iskoláskorúak mellett felnőttképzési programok, sőt pedagógus-továbbképzés és BringaAkadémia oktatóképzés is folyik. Helyi kerékpáros túrák és nyári napközis tábor szervezése is alkalmas lehet a szemléletformáló tevékenységek megvalósítására, melyben a Vuelta Sportiroda nagy tapasztalattal rendelkezik.

A kerékpározást népszerűsítő tevékenységek szervezésében stratégiai partner lehet a Magyar Kerékpárosklub, mely aktivitását és eredményeit tekintve a legjelentősebb országos civil kerékpáros szervezet.

Meghirdetett programjai országsszerte népszerűek, és elérhetőek. Kampányaik folyamatosan fejlődnek és szerveződnek, aktív részvételükre a szemléletformálásban lehet számítani.

A kialakítandó és a majdan kialakuló kerékpáros infrastruktúra elemeinek ismertetésére „Bebiciklizés” szervezése javasolt. Az akció keretében a szervezők a kevésbé gyakorlott biciklistákat rövid elméleti és gyakorlati oktatás révén megismertetik a kerékpározás, mint mindennapi közlekedési alternatíva lehetőségével. A 1,5-2 órás ingyenes program egyszerre népszerűsíti a kerékpározást, ülteti el a kulturált együtt-közlekedés gondolatát a fejekbe és eközben biztonságos biciklizésre is nevel. A kerékpározás iskolai népszerűsítését segítheti a Magyar Kerékpárosklub STARS-UNIQA¹⁰ szemléletformáló programja, amely megismerteti a gyermekekkel a közlekedési módok előnyeit és hátrányait, a fenntartható közlekedési lehetőségeket, valamint a kerékpározás fontosságát és létjogosultságát, valamint a kerékpár tartozékait.

A kerékpározást népszerűsítő meglévő kampányokat, vagy azokhoz hasonló helyi felhívásokat javasolt kezdeményezni a fejlesztési tevékenység megvalósítási időtávlata alatt. A Bringázz a munkába! (BAM), Bringázz a suliba!, Bringával a boltba!, Helyben vedd meg!, felhívások alatt szerzett tapasztalat a Magyar Kerékpárosklub birtokában garancia a leendő együttműködés keretében kialakítandó szemléletformáló tevékenység sikerére.

⁹ forrás: www.vuelta.hu

¹⁰ forrás: <http://kerekpárosklub.hu/stars-uniqa/stars-uniqa>

6 MEGVALÓSÍTÁS

6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

Jelen hálózati terv szerinti nyomvonalak megvalósítását 3 ütemre javasolt bontani az alábbi szempontok alapján:

- A kivitelezési időszak kezdetén célszerű azon beruházási elemeket megvalósítani, amelyek megépítésére rendelkezésre áll a szükséges forrás, vagy nem igényelnek nagy beavatkozást, építést. Ebben az időszakban kell elkészíteni a csak táblázással vagy burkolatfestéssel járó beavatkozásokat.
Ez az ütem tartalmazza a VEKOP pályázat keretén belül megépítendő nyomvonalakat.
- Javasolt az építési időszak kezdetén a forgalombiztonság növelésére törekedni. Ekkor célszerű azon infrastruktúraelemek kivitelezése, amelyek a meglévő állapotban a hálózat kritikus részeit képezik balesetveszély, nagy közúti forgalom vagy folytonossági hiány (járhatatlan útszakasz, kerékpárosokra vonatkozó tiltás stb.) miatt.
- A kivitelezési időszak második felében javasolt a hálózat folytonosságának megteremtése. A cél, ekkor azon beruházási elemek megvalósítása, amelyek jelentős szolgáltatási színvonal-növekedéssel járnak, javítják az átjárhatóságot, kialakítják a hálózatos rendszert. Ekkor célszerű kialakítani a 30 km/h sebességhatárolt övezeteket, a központi területeken, hogy a közlekedők ismerkedjenek ennek rendszerével.
- A kivitelezési időszak végén elsősorban a hálózat kényelmének fejlesztése történik, ekkor kerül sor a jelenleg meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felújítására, korszerűsítésére, színvonalának fejlesztésére. Ekkor célszerű kijelölni a többi javasolt 30 km/h sebességhatárolt övezetet.
- Figyelembe kell venni azonban, hogy a naptári év jelentős része alkalmatlan az építési tevékenységek folytatására. Egyes technológiák alkalmazása tilos, vagy költséges feltételekhez kötött a november 15.-március 15. közötti négy hónapban. A hideg, csapadékos időjárás miatt melegen hengerelt aszfaltok nem teríthetők, illetve a betonozási munkák is korlátozottak, vagy adalékanyagok alkalmazását igénylik. Célszerű a munkaszervezésnél ezt is figyelembe venni.

I. ütem:

- I/1. szakasz: Dózsa Gy. út a Szabadság tér-Körösfői K. A. u. között (482 m)
- I/2. szakasz: Dózsa György út a Széchenyi I. u. – Szociális Otthon között (638 m)
- I/3. szakasz: Dózsa György út a Szociális Otthon - Haraszti u. között (411 m)
- I/4. szakasz: Thegze L. – Berente I. u. a Dózsa György út – Röges u. között (488 m)
- I/5. szakasz: Berente István u. a Röges u. – Odray János u. között (483 m)
- I/6. szakasz: Átkötés az Odray János u. vonalától az Ádám u. között (180 m)
- I/7. szakasz: Haraszti u. a Lear Corporation bejáratáig (446 m)

II. ütem

- II/1. szakasz: Blaháné utca (Rét u. – Galamb. u. között) 428 m
- II/2. szakasz: Szilhat utca (400 m)

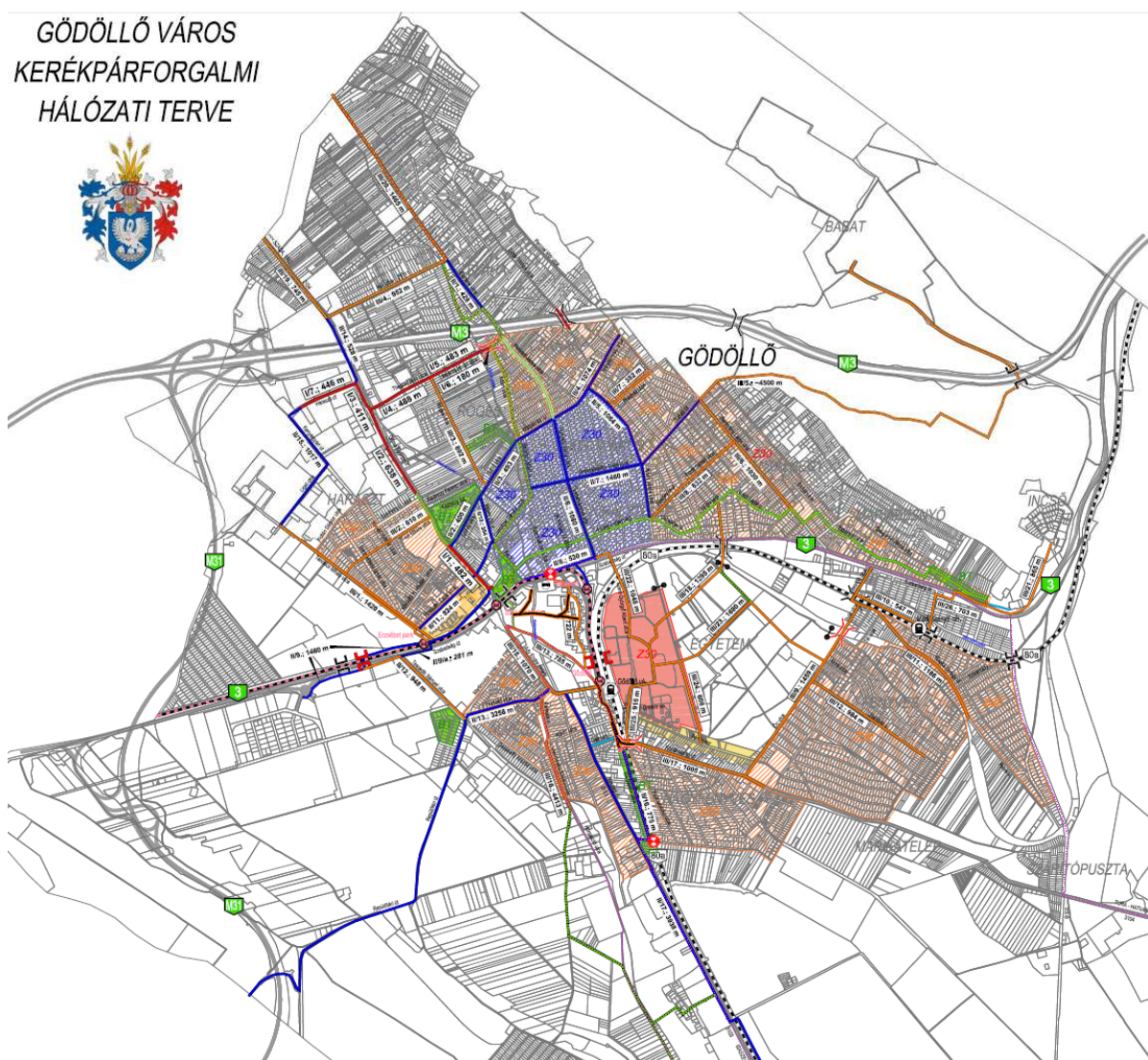
- II/3. szakasz: Szőlő utca (493 m)
II/4. szakasz: Mátyás király utca (1074 m)
II/5. szakasz: Arany János utca (1084 m)
II/6. szakasz: Hunyadi János utca – Testvérvárosok útja (Mátyás király utca – Szabadság út között; $450+630=1080$ m)
II/7. szakasz: Grassalkovich Antal utca – Babati utca a Batthyány Lajos utcáig. ($826+634=1460$ m)
II/8. szakasz: Szabadság út (Testvérvárosok útja és Petőfi S. u. között, 530 m)
II/9. szakasz: Szabadság tértől a Gödöllői Üzleti Park körforgalmáig
II/10. szakasz: Bajcsy-Zsilinszky utca (354 m)
II/11. szakasz: Kossuth Lajos utca ($563+261=824$ m)
II/12. szakasz: Tessedik Sámuel utca – Szabadság út ($659+289=948$ m)
II/13. szakasz: Török Ignác utca - Honvéd utca - Repülőtéri út ($150+534+3065=3258$ m)
II/14. szakasz: Dózsa György út (Haraszi út-Rét u. között, 528 m)
II/15. szakasz: Kenyérgyári út és Liget utca ($449+568=1017$ m)
II/16. szakasz: Sík Sándor utca és Alvég utca (775 m)
II/17. szakasz: Isaszegi út ($1188+2750=3938$ m)

III. ütem

- III/1. szakasz: Táncsics Mihály utca (1420 m)
III/2. szakasz: Széchenyi István utca (816 m)
III/3. szakasz: Röges utca (Berente István és Szőlő utca között, 892 m)
III/4. szakasz: Rét utca (952 m)
III/5. szakasz: Babati utca (turista útvonal a Pap Miska kúthoz, Babatpuszta felé)
III/6. szakasz: Batthyány Lajos utca (Babati utca – Turul utca között, 1030 m)
III/7. szakasz: Présház utca (382 m)
III/8. szakasz: Eperjes utca – Szent Gellért utca ($500+332=832$ m)
III/9. szakasz: Besnyő utca – Nyár utca – Őz utca nyomvonal ($272+187+1000=1459$ m)
III/10. szakasz: Gárdonyi Géza utca (547 m)
III/11. szakasz: Klapka György út (1186 m)
III/12. szakasz: Jászóvár utca (984 m)
III/13. szakasz: Alsó park (Forssa stny – Dunaszerdahely stny – Żywiec stny, 785 m)
III/14. szakasz: Palota-kert (Szent János utcai vasúti átkelőhely - Żywiec stny., 722 m)
III/15. szakasz: Ady Endre sétány (1070 m)
III/16. szakasz: Faiskola utca – Kőrösi Csoma Sándor utca nyomvonal, Alvég felé ($852+1874+1121+566=4413$ m)
III/17. szakasz: Köztársaság út (1005 m)
III/18. szakasz: Egyetem (703 m)
III/19. szakasz: Dózsa György út (Rét utcától Szada felé, 745 m)
III/20. szakasz: Blaháné út (Rét utcától Boncsok felé, $495+970=1465$ m)
III/21. szakasz: Incső városrész bekötése (865 m)

Az ütemezési szakaszok részletes leírását az 5. fejezet tartalmazza.

Az egyes ütemek nem egy-egy év beruházását jelentik. A hálózati terv középtávú fejlesztési koncepció 10-15 év feladatait tartalmazza, melyben néhány költséges és előremutató elem is helyt kapott, illetve egyes részei függenek más fejlesztések megvalósításától is.



31. ábra A javasolt hálózati elemek megvalósításának javasolt ütemezése (9. sz. melléklet)

Az engedélyezési tervek elkészítését követően a 337/2016. (XI. 17.) Korm. rendelet a kerékpárutakkal összefüggő egyes műszaki adatok nyilvántartásáról 3.§ (2) b) pontjának megfelelően, illetve a megvalósult létesítményről ismét, adatot kell szolgáltatni a Kerékpárút Nyilvántartó rendszer (KENYI) adatbázisába. Az adatszolgáltatási kötelezettség a meglévő és az adatbázisban jelenleg nem szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalakra is vonatkozik. A KENYI kezelését a Magyar Közút Nzt. végzi.¹¹

Célszerű a kerékpárforgalmi nyomvonalak engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítésekor közúti Biztonsági Auditok lefolytatása és a biztonsági szempontú felülvizsgálatok eredményeinek megfontolása és beépítése a végleges tervekbe. Javasolt akkor is elvégeztetni a felülvizsgálatokat, ha külön jogszabály vagy pályázati feltétel ezt nem teszi kötelezővé.

¹¹Megjegyzés: NFM tervzsűri vélemény alapján tett kiegészítés

Becsült nettó költségek ütemenként

(építési jellegű költségelemek, a projektek járulékos költségei nélkül)

Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Hossz (m)	Hálózati terv javaslatai alapján beavatkozás	Becsült fajlagos költség (Ft/m)	Megvalósítás becsült költsége (Ft)	Megjegyzés
I/1.	Dózsa Gy. út a Szabadság tér-Körösfői K. A. u. u. között	482	önálló kétirányú kerékpárút és elválasztott gyalog- és kerékpárút	85 060	41 000 000 Ft	jelzőlámpás csomópont korrekció, forgalmi sávok szélességének optimalizálása, napelemes útvonal világítás kiépítése
I/2	Dózsa György út a Széchenyi I. u. – Szociális Otthon között	638	meglévő gyalog- és kerékpárút felújítása	97 960	62 500 000 Ft	kiviteli tervvel rendelkezik, megvalósítás azonnal indulhat
I/3	Dózsa György út a Szociális Otthon - Haraszi u. között	411	önálló kétirányú kerékpárút és elválasztott gyalog- és kerékpárút	72 990	30 000 000 Ft	Építési engedéllyel és kiviteli tervvel rendelkező szakasz
I/4	Thegze L. – Berente I. u. a Dózsa György út – Röges u. között	488	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	5 175	2 500 000 Ft	Berente Röges u csomópont felülvizsgálata forgalombiztonsági szempontból
I/5	Berente István u. a Röges u. – Odray János u. között	483	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	4 140	2 000 000 Ft	-
I/6	Átkötés az Odray János u. vonalától az Ádám u. között	180	új patakkeresztezési műtárgy építése a Rákos-patakon, gyalog és kerékpárút építése	661 100	11 900 000 Ft	Új műtárgyépítés, 1416 hrsz ingatlan kisajátítása szükséges
I/7	Haraszi u. a Lear Corporation bejáratáig	446	irányhelyes elrendezésű, egyirányú kerékpárút vagy gyalog-kerékpárút, más néven „Koppenhágai típusú” építése	90 810	40 500 000 Ft	Meglévő árokrendszer befedése
Z.30	Korlátozott sebességű övezetek	2 db	Korlátozott sebességű övezetek (ZÓNA.30) kijelölése nagyobb összefüggő lakóterületek védelmére és a kerékpározás feltételeinek javítására.	1 500 000	3 000 000 Ft	forgalomtechnikai beavatkozás
					193 400 000 Ft	

8. táblázat Becsült építési költségek az I. ütemre

Gödöllő Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Hossz (m)	Hálózati terv javaslatai alapján beavatkozás	Becsült fajlagos költség (Ft/m)	Megvalósítás becsült költsége (Ft)	Megjegyzés
II/1.	Blaháné utca (Rét u. – Galamb. u. között)	428	nyitott kerékpársáv létesítése	2 500	1 070 000 Ft	megemelt kerékpársáv kiépítése is reális alternatíva
II/2	Szilhat utca	400	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	600 000 Ft	Szilhat utca – Bajcsy Zs. u. – Szőlő utca csomópont átépítése javasolt
II/3	Szőlő utca	493	kerékpársáv kialakítása	35 000	17 255 000 Ft	út-pálya felújítás és szélesítés
II/4	Mátyás király utca	1074	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 611 000 Ft	-
II/5	Arany János utca	1084	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 626 000 Ft	-
II/6	Hunyadi János utca – Testvérvárosok útja (Mátyás király utca – Szabadság út között)	450+630=1080	kerékpársáv kijelölése	2 500	2 700 000 Ft	forgalmi sávok optimalizálása
II/7	Grassalkovich Antal utca – Babati utca a Batthyány Lajos utcáig	826+634=1460	kerékpársáv kialakítása	2 500	3 650 000 Ft	forgalmi sávok szélességének optimalizálása, burkolat szélesítés,
II/8	Szabadság út (Testvérvárosok útja és Petőfi S. u. között)	530	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jelentős gyalogos forgalommal	42 000	22 260 000 Ft	meglévő gyalogjárda átépítése, szintbeni vasúti gyalogos átkelőhelyet korszerűsítése
II/9	Szabadság tértől a Gödöllői Üzleti Park körforgalmáig	741+395+544=1680	kerékpáros nyom	1 500	1 111 500 Ft	Alternatív megoldás: Táncsics Mihály utca – Szabadság utca csomópont átalakítása
			elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakítása	40 000	37 560 000 Ft	
II/10	Bajcsy-Zsilinszky utca	354	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	531 000 Ft	-
II/11	Kossuth Lajos utca	563+261=824	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 236 000 Ft	-
II/12	Tessedik Sámuel utca – Szabadság út	659+289=948	„Koppenhágai típusú” kerékpársáv építése, közötti elválasztott egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése a főút mellett	45 000	29 655 000 Ft	Szabadság út forgalmi sávjainak optimalizálása
	(3. sz. főút)			40 000	11 560 000 Ft	
II/13	Török Ignác utca - Honvéd utca - Repülőtéri út	150+534+3065=3258	nyitott kerékpársáv,	1 500	1 026 000 Ft	Repülőtéri út – Honvéd utca – Tessedik S. utca – Martinovics I. utca csomópont átépítése
			kis forgalmú útpályán vezetett nyomvonal	250	766 250 Ft	
II/14	Dózsa György út (Haraszi út-Rét u. között)	528	közútról elválasztott egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése	45 000	23 760 000 Ft	Rét utca – Dózsa György út csomópont átalakítása
II/15	Kenyérgyári út és Liget utca	449+568=1017	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 525 500 Ft	közút megvilágításának kiépítése
II/16	Sík Sándor utca és Alvég utca	775	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 162 500 Ft	-
II/17	Isaszegi út	1188+2750=3938	kétoldali burkolt padka építése, lakott terület határártól közötti elválasztott egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése	30 000	118 140 000 Ft	Alvég utcától kezdve javarészt félkész kerékpárút alapjai felhasználhatóak
Z30	Korlátozott sebességű övezetek	5 db	Korlátozott sebességű övezetek (ZÓNA30) kijelölése nagyobb összefüggő lakóterületek védelmére és a kerékpározás feltételeinek javítására.	1 500 000	7 500 000 Ft	forgalomtechnikai beavatkozás
					286 305 750 Ft	

9. táblázat Becsült építési költségek a II. ütemre

Gödöllő Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Hossz (m)	Hálózati terv javaslatai alapján beavatkozás	Becsült fajlagos költség (Ft/m)	Megvalósítás becsült költsége (Ft)	Megjegyzés
III/1.	Táncsics Mihály utca	1420	egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése, kerékpáros nyomok felfestése	40 000	56 800 000 Ft	-
III/2	Toldi M. utca	810	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 215 000 Ft	-
III/3	Röges utca (Berente István és Szólo utca között)	892	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 338 000 Ft	40 km/h sebességkorlátozást meg kell tartani
III/4	Rét utca	952	nyitott kerékpársáv kialakítása	2 500	2 380 000 Ft	közútkezelői hozzájárulás szükséges
III/5	Babati utca (turista útvonal a Pap Miska kúthoz, Babatpuszta felé)	~5000	kis forgalmú útpályán kijelölt kerékpáros útvonal	250	1 250 000 Ft	turisztikai jelentőségű útvonal
III/6	Bathány Lajos utca (Babati utca – Turul utca között)	1030	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 545 000 Ft	-
III/7	Présház utca	382	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	573 000 Ft	-
III/8	Eperjes utca – Szent Gellért utca	500+332=832	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 248 000 Ft	-
III/9	Besnyő utca – Nyár utca – Őz utca nyomvonal	272+187+1000=1459	egyoldali, kétirányú infrastruktúra építése, kétirányú kerékpárút, kerékpáros nyom	40 000	58 360 000 Ft	közvil. oszlop kiváltás, csomópont átalakítás, új hídműtárgy építése
III/10	Gárdonyi Géza utca	547	kis forgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	250	136 750 Ft	-
III/11	Klapka György út	1186	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 779 000 Ft	-
III/12	Jászóvár utca	984	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 476 000 Ft	-
III/13	Aksópark (Forssa stny – Dunaszerdahely stny – Żywiec stny	785	fizikailag elválasztott gyalog- és kerékpárút	45 000	35 325 000 Ft	-
III/14	Palota-kert (Szent János utcai vasúti átkelőhely - Żywiec stny)	722	önálló kerékpárút, kerékpáros nyom	40 000	28 880 000 Ft	vasúti gyalogos átkelőhely korszerűsítése
III/15	Ady Endre sétány	1070	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 605 000 Ft	Több alternatíva a szakaszleírásban
III/16	Faiskola utca – Körösi Csoma Sándor utca nyomvonal, Alvég felé	852+1874+1121+566= 4413	kis forgalmú útpályán vezetett nyomvonal kijelölése, kerékpározásra alkalmas burkolat építése	12 000	52 956 000 Ft	útfelújítás javasolt
III/17	Közársaság út	1005	kétoldali burkolt padka vagy kerékpársáv kialakítása	30 000	30 150 000 Ft	útfelújítás javasolt
III/18	Iskola utca - Egyetem	1295	kerékpározásra alkalmas burkolat építése	1 500	1 942 500 Ft	-
III/19	Dózsa György út (Rét utcától Szada felé)	745	kétirányú kerékpárút építése	30 000	22 350 000 Ft	-
III/20	Blaháné út (Rét utcától Boncsok felé)	1465	nyitott kerékpársáv kialakítása, kis forgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	2 500	3 662 500 Ft	-
III/21	Incso városrész bekötése	865	burkolat helyreállítás, önálló kerékpáros infrastruktúra	30 000	25 950 000 Ft	-
III/22	Testvérvárosok útja – Szent-Györgyi Albert utca – Egyetem	1048	önálló kerékpáros infrastruktúra, kerékpársávok kialakítása, kerékpáros nyom felfestése	35 000	36 680 000 Ft	nyomvonal közötti keresztezése, burkolat szélesítés és felújítás
III/23	Őz utca/Alma utca – Egyetem	1375+315=1690	kerékpározásra alkalmas burkolat építése, kerékpáros nyom felfestése	12 000	20 280 000 Ft	-
III/24	Fácán sor – Egyetem	608	kerékpározásra alkalmas burkolat építése, kis forgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	5 500	3 344 000 Ft	-
III/25	Premontrei út – Egyetem	916	kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése	1 500	1 374 000 Ft	-
III/26	Szabadság utca szervizútja – Máriabesnyő vasúti megállóhely	703	kerékpárút építése, kis forgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal	35 000	24 605 000 Ft	gyalogos átkelőhely átalakítás
230	Korlátozott sebességű övezetek	5 db	Korlátozott sebességű övezetek (ZÓNA30) kijelölése nagyobb összefüggő lakóterületek védelmére és a kerékpározás feltételeinek javítására.	1 500 000	7 500 000 Ft	forgalomtechnikai beavatkozás
					424 704 750 Ft	

10. táblázat Becsült építési költségek a III. ütemre

6.2 Források

Magyarország Kormányának Felhívására és a feladat tárgyát képező projekt megvalósítására a város pályázati forrást kapott, mely alapján a megvalósítási folyamat az intézkedési tervnek megfelelően elindult.

A fejlesztés finanszírozása a VEKOP-5.3.1-15-2016 nyertes pályázat szerint megkötött támogatási szerződés alapján történik.

A jelenlegi forrás a fejlesztés első ütemére áll rendelkezésre, az ütemezett megvalósítás szerint további források keresése célszerű. Pályázat nélkül a város önereje lassú előrehaladású, de biztos fejlesztési eredmények elérésére elégséges.

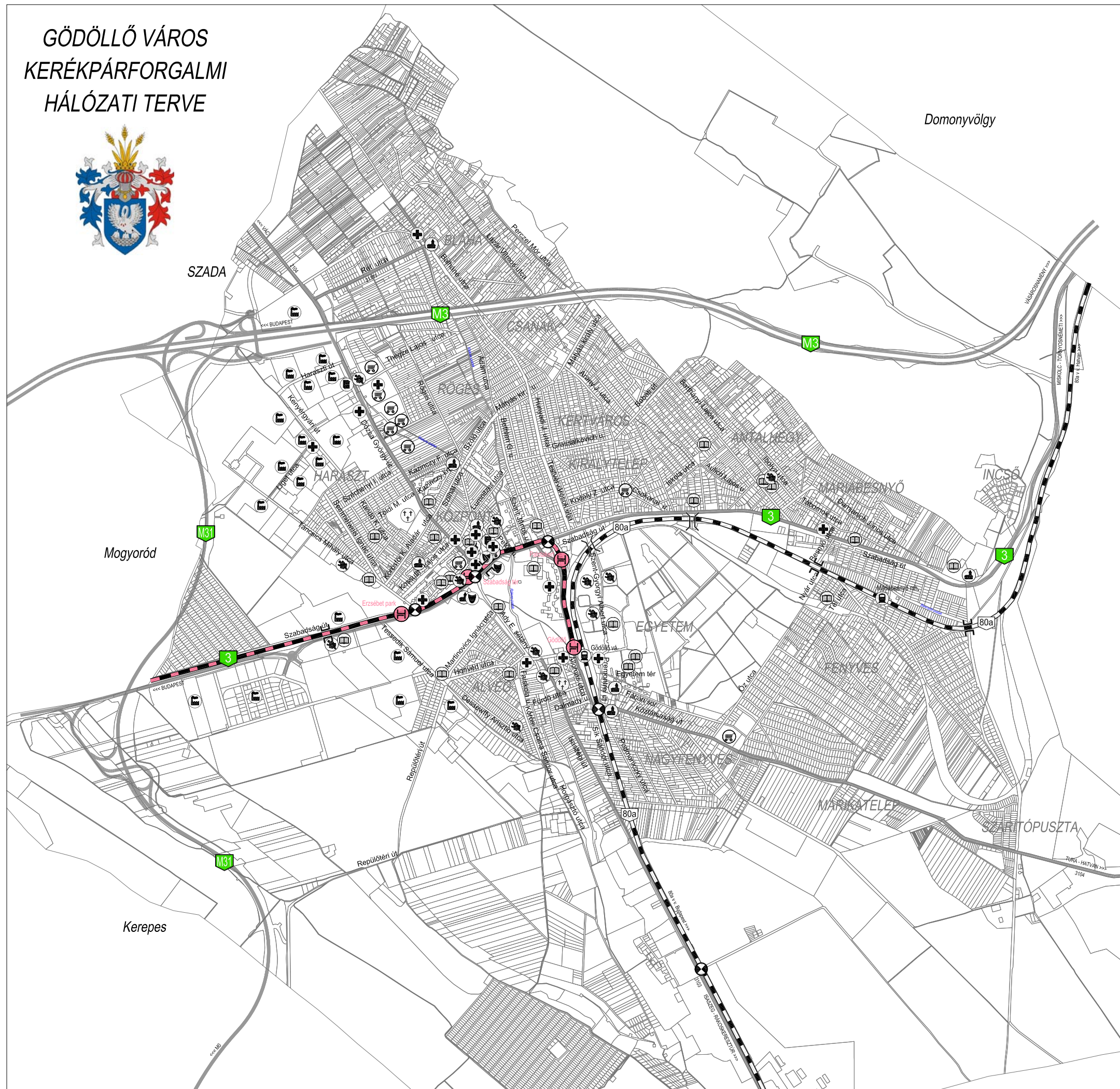
A II. és III. fejlesztési ütemre nincs célzott előirányzat, a megvalósítás következő elemére vonatkozóan még nincs döntés. Évente 20 millió Forint forráskeret rendelkezésre áll a kerékpáros fejlesztésekre Gödöllőn, ez a város önkéntes vállalása, mellyel az elmúlt öt évben eredményesen tudott gazdálkodni. Ez jó alap a jövőre nézve is.

A jövőbeni források rendelkezésre állása és a sikeres pályázat bizonytalan.

7 JEGYZÉKEK

1. ábra Országos Településrendezési Terv részlete (Gödöllő)	11
2. ábra Rákos-patak Völgye (konceptió részlet) Pestterv Kft.; Város-Teampannon Kft.....	13
3. ábra Magyarország régiói	14
4. ábra Magyarország megyéi	15
5. ábra Gödöllő és környezete	15
6. ábra Gödöllő madártávlatból	17
7. ábra Forgalomvonzó létesítmények a vizsgálati területen (1. sz. melléklet).....	22
8. ábra Szennyezőanyagoknak való kitettség	24
9. ábra Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények (2. sz. melléklet)	25
10. ábra Közutak forgalomnagysága (3. sz. melléklet)	27
11. ábra Meglévő csillapított sebességű / forgalmú területek (4. sz. melléklet).....	29
12. ábra Baleseti ponttérkép (5. sz. melléklet)	33
13. ábra Meglévő kerékpártámaszok elhelyezkedése és darabszáma a városban	34
14. ábra Kerékpáros várakozóhely	34
15. ábra Meglévő kerékpártámaszok a Petőfi téren és a MUZA mellett.....	35
16. ábra Máriabesnyő vm.	36
17. ábra Közösségi közlekedés járatainak útvonalai (6. sz. melléklet)	37
18. ábra Kerékpározást akadályozó tényezők problématerképe (7. sz. melléklet).....	40
19. ábra Vizsgált terület és fejlesztési terület lehatárolása	41
20. ábra: Beavatkozási hierarchia.....	45
21. ábra Kerékpáros nyom jellegrajza	46
22. ábra Nyitott kerékpársáv jellegrajza.....	47
23. ábra Kerékpársáv jellegrajza	47
24. ábra Önálló kétirányú kerékpárút jellegrajza	47
25. ábra Kétoldali egyirányú kerékpárút jellegrajza.....	48
26. ábra Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jellegrajza.....	48
27. ábra Elválasztott gyalog- és kerékpárút jellegrajza	48
28. ábra Átkötés helye az Ádám utca felé.....	55
29. ábra Javasolt kerékpártámaszok és fedett B+R tárolók helyszínei.....	75
30. ábra Javasolt hálózati elemek nyomvonalai (8. sz. melléklet)	76
31. ábra A javasolt hálózati elemek megvalósításának javasolt ütemezése (9. sz. melléklet)	87

1. táblázat A személyautós és a kerékpáros közlekedés becsült beszerzési és fenntartási költségei.....	23
2. táblázat Baleseti adatok	33
3. táblázat Kerékpártámaszok elhelyezkedése és száma	35
4. táblázat: A tervezett létesítmények javasolt tervezési paraméterei	46
5. táblázat: I. ütem fejlesztés összefoglaló	78
6. táblázat: II. ütem fejlesztés összefoglaló.....	80
7. táblázat: III. ütem fejlesztés összefoglaló.....	82
8. táblázat Becsült építési költségek az I. ütemre	88
9. táblázat Becsült építési költségek a II. ütemre	89
10. táblázat Becsült építési költségek a III. ütemre	90

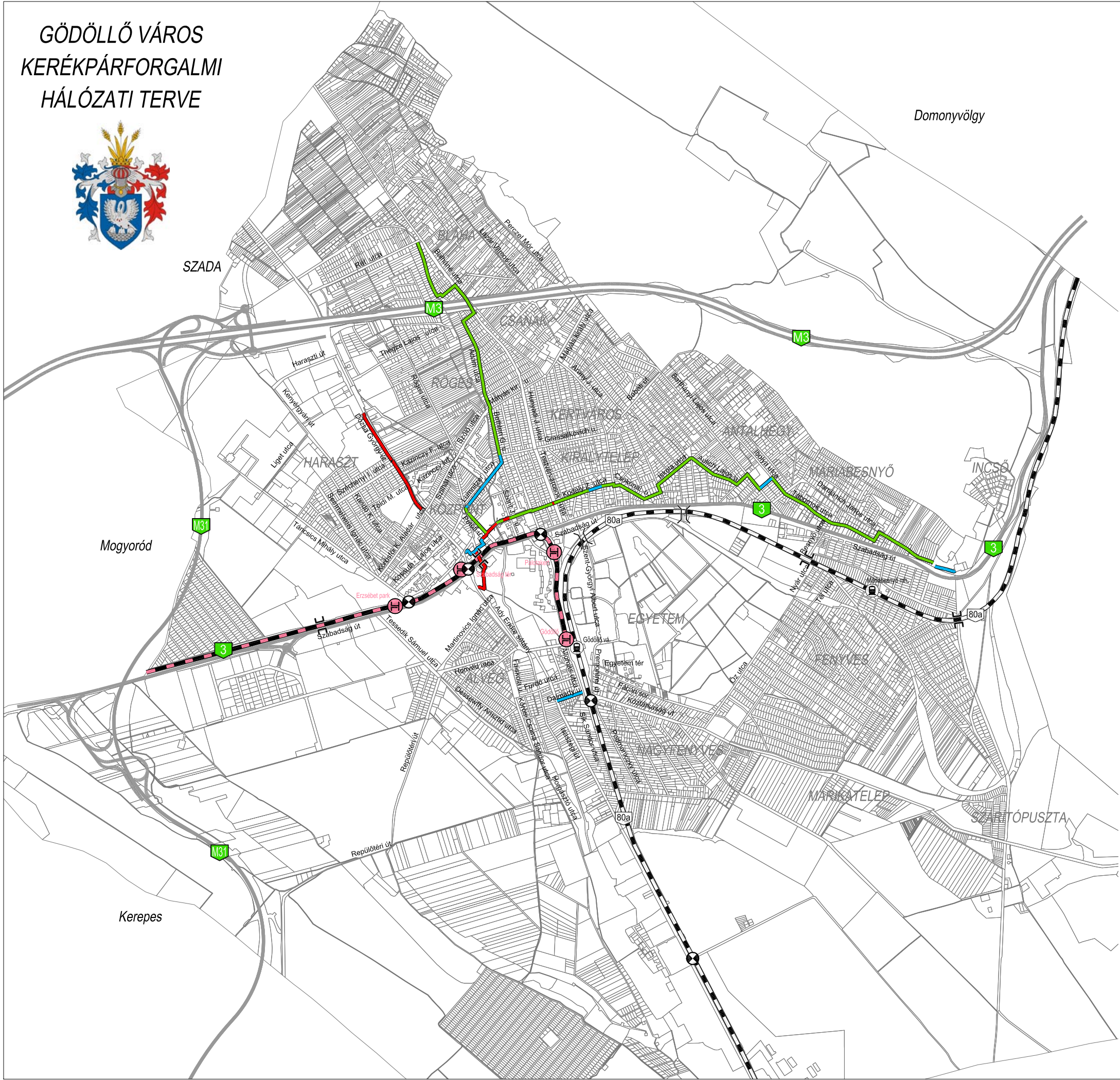


1. sz melléklet: Forgalomvonzó létesítmények

M=1:30 000

	Meglévő 80a Budapest-Hatvan-Szolnok vv.
	Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
	Meglévő vasútállomás
	Meglévő vasúti átkelő
	Meglévő hídműtárgy
	Meglévő alagút
<i>Rákos-patak</i>	Vízfolyás
	Élelmiszerbolt
	Oktatási központ (pl. óvoda, iskola)
	Igazgatási központ (pl. hivatal, rendőrség)
	Sportpálya, szabadidős intézmény, uszoda
	Temető
	Művelődési központ (pl. művelődési ház, könyvtár)
	Egészségügyi központ (pl. rendelő, gyógyszertár)
	Templom
	Jelentősebb kerületi vállalkozás

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE

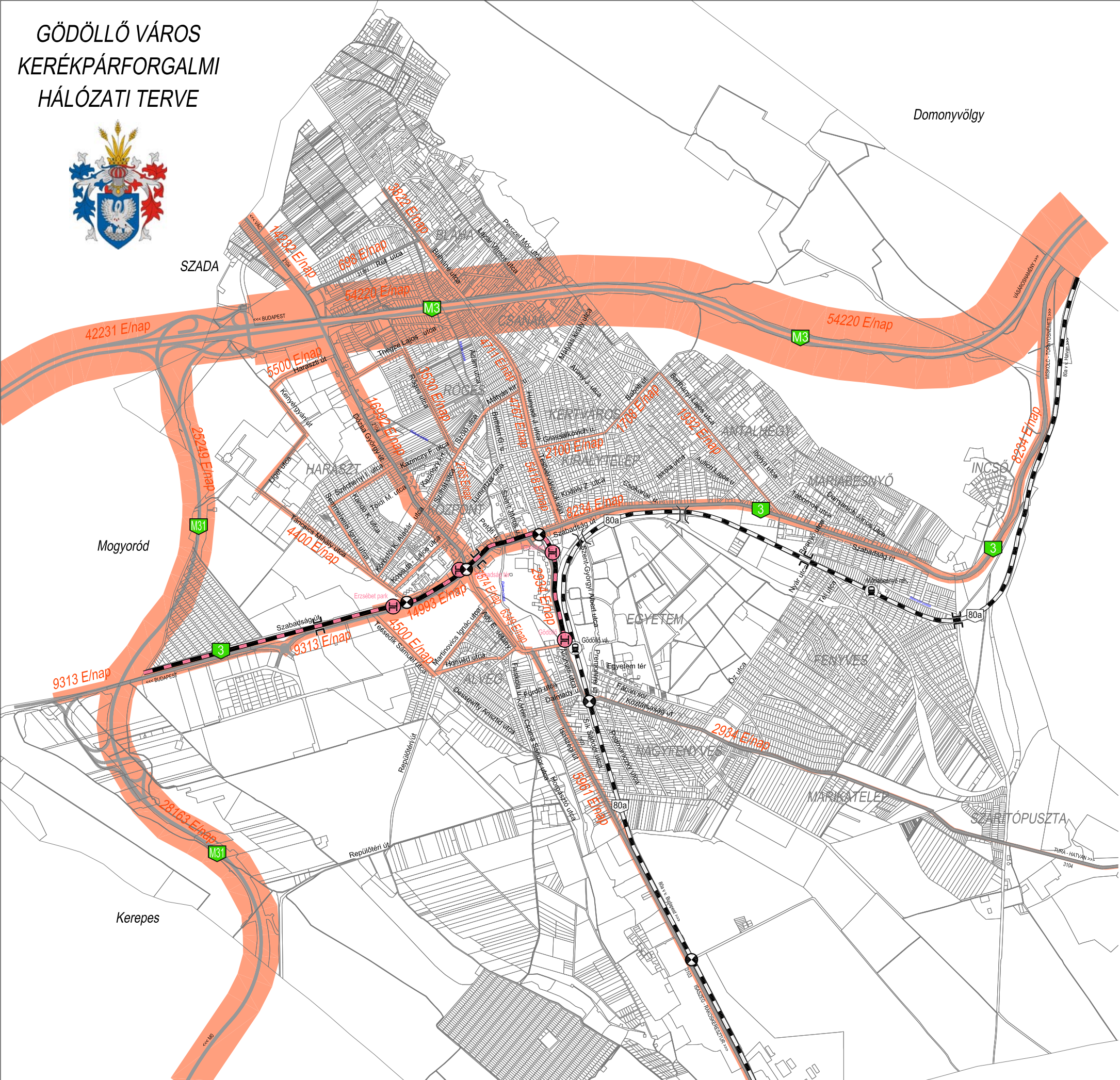


Rajz megnevezése:
2. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgami létesítmények
Méterarány: M=1:30 000

JELMAGYARÁZAT

- Meglévő elválasztott/elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút; kétirányú kerékpárút
- Meglévő kisforgalmú utcán vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal, meglévő kerékpáros nyom
- Meglévő kerékpársáv; egyirányú forgalmú utca
- Meglévő 80a Budapest-Hatvan-Szolnok vv.
- Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
- Meglévő vasútállomás
- Meglévő vasúti átjáró
- Meglévő hídműtárgy
- Meglévő alagút
- Vízfolyás

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



Rajz megnevezése: 3. sz. melléklet: Sávós forgalomáramlás

Méretarány: M=1:30 000

JELMAGYARÁZAT

- Meglévő 80a Budapest-Hatvan-Szolnok vv.
- Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
- Meglévő országos közúthálózat
- Meglévő vasútállomás
- Meglévő vasúti átjáró
- Meglévő hídmutárgy
- Meglévő alagút
- Vízfolyás
- Forgalommagyság

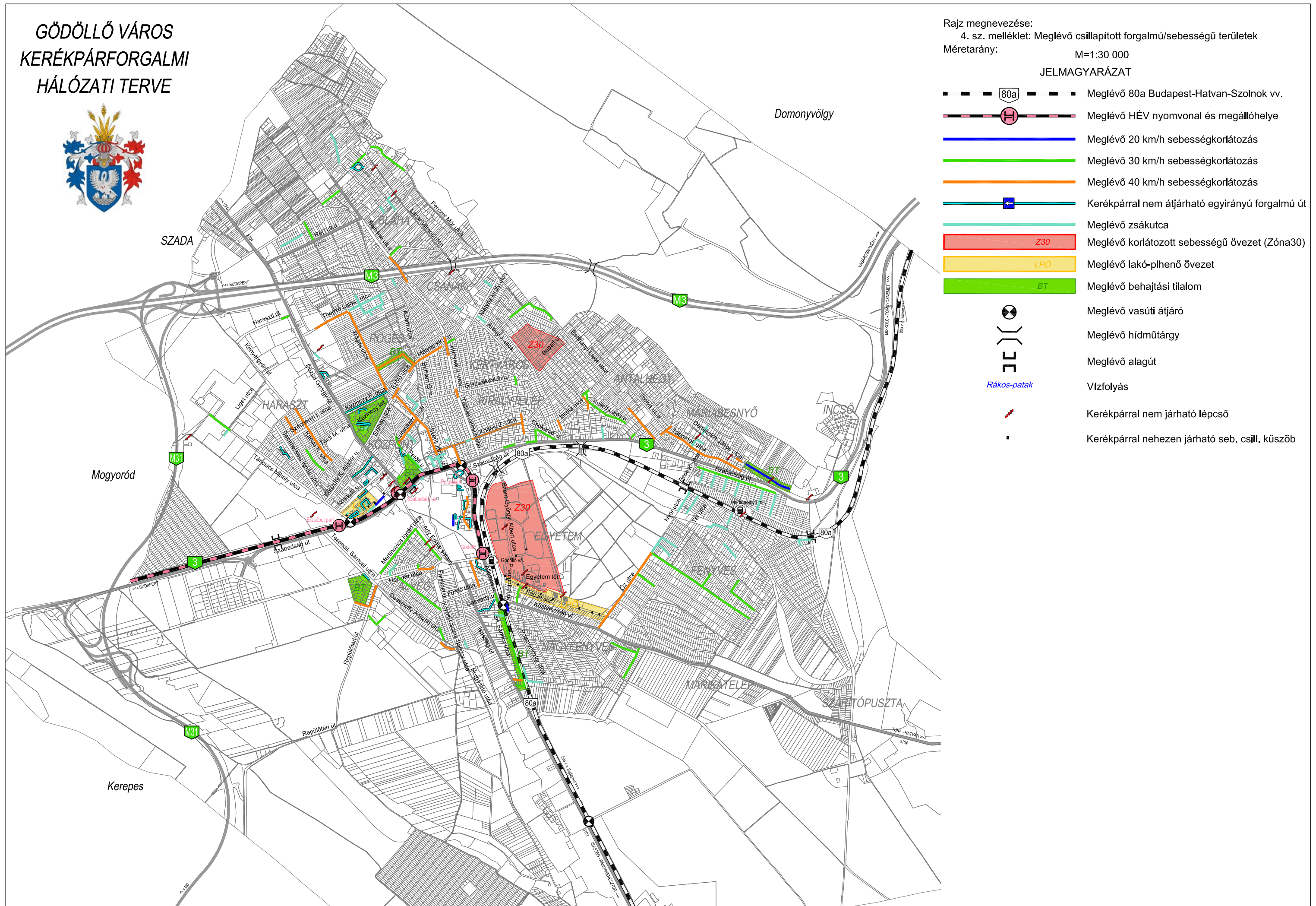
50000 E/nap

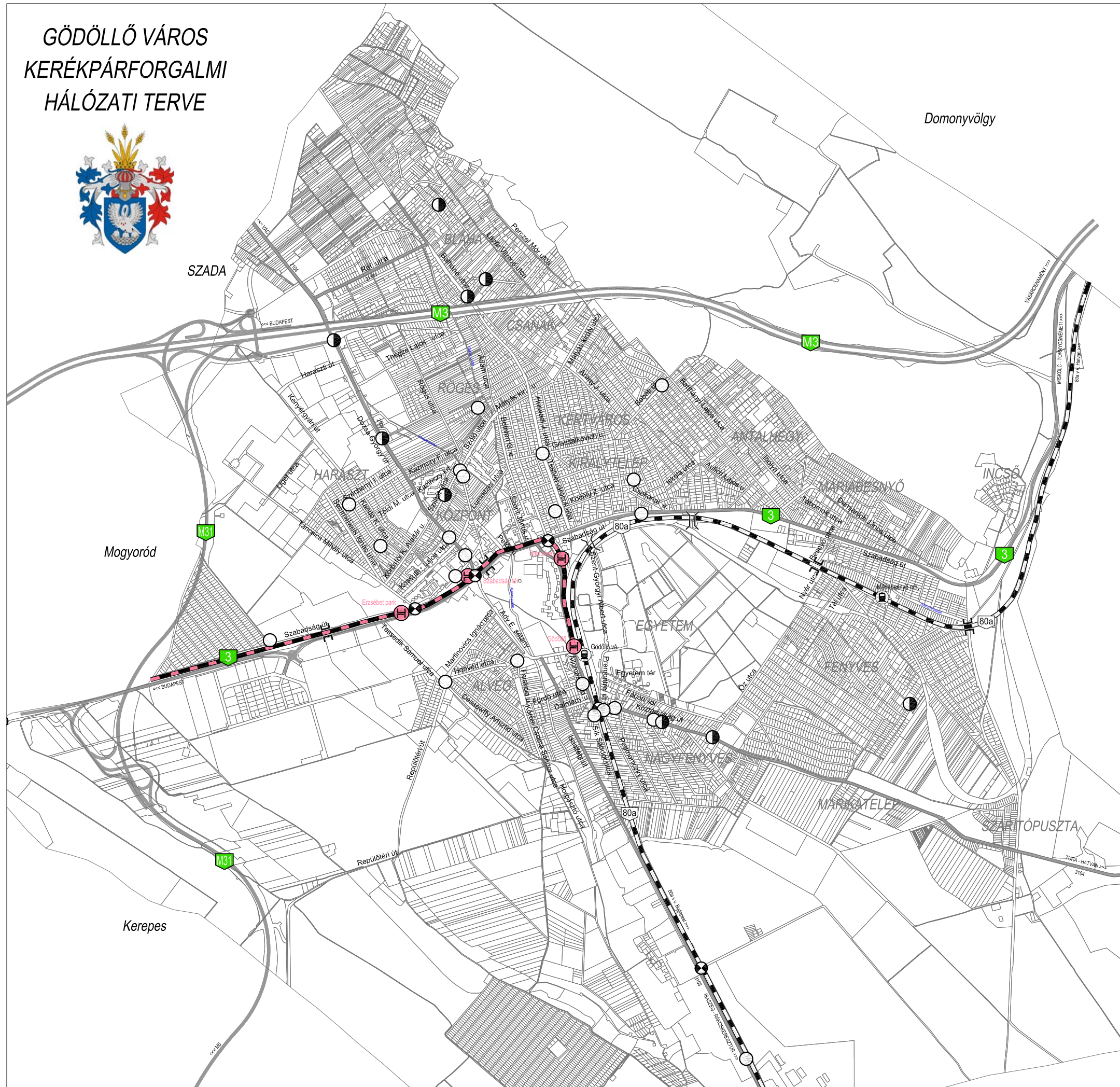
25000 E/nap

10000 E/nap

5000 E/nap

2000 E/nap





5. számú melléklet: Baleseti ponttérkép

M=1:30 000

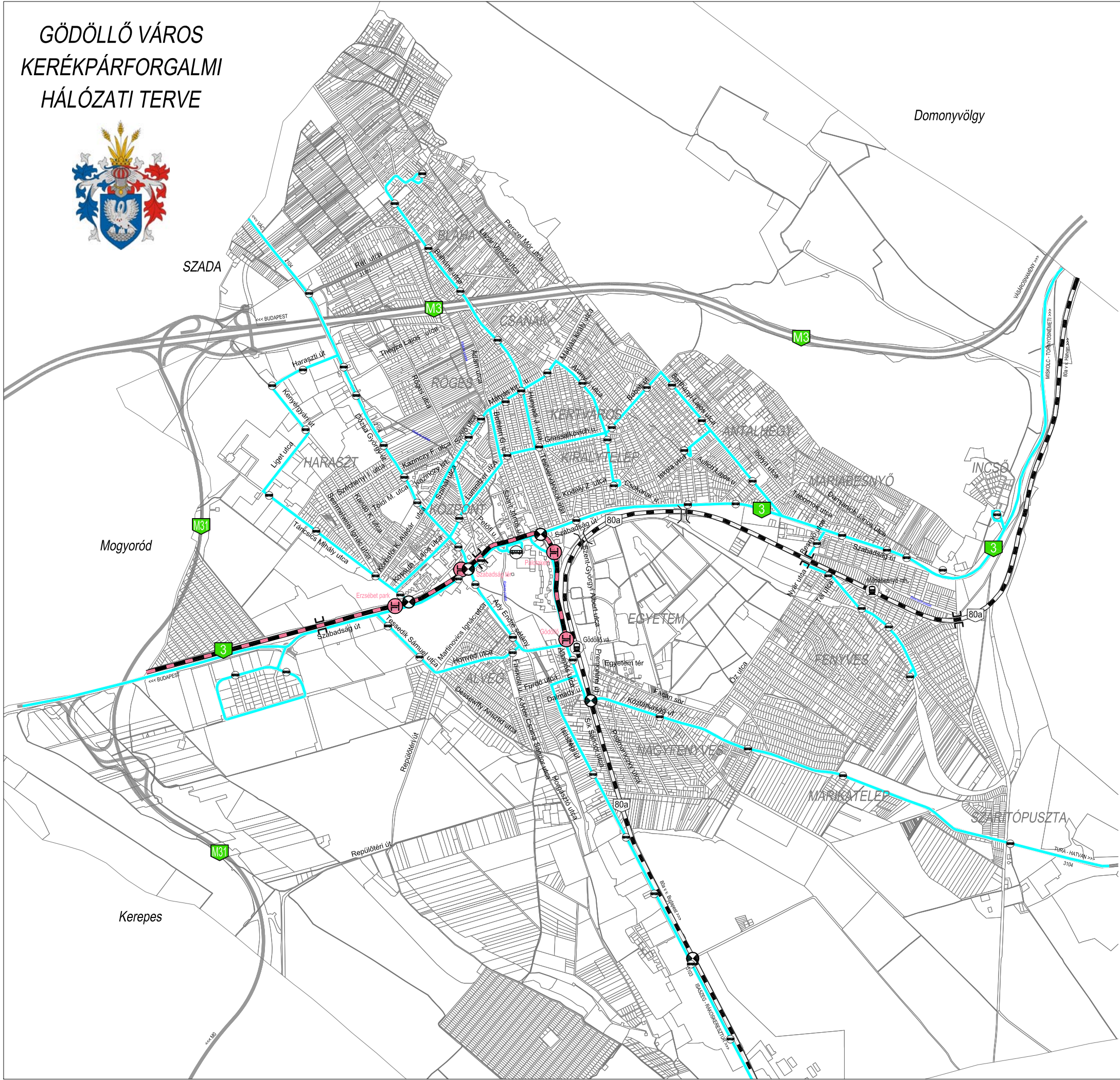
	Meglévő 80a Budapest-Hatvan-Szolnok vv.
	Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
	Meglévő vasútállomás
	Meglévő vasúti átjáró
	Meglévő hídműtárgy
	Meglévő alagút
	Vízfolyás

○ könnyű

◐ súlyos

● halálos (nem történt)

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE

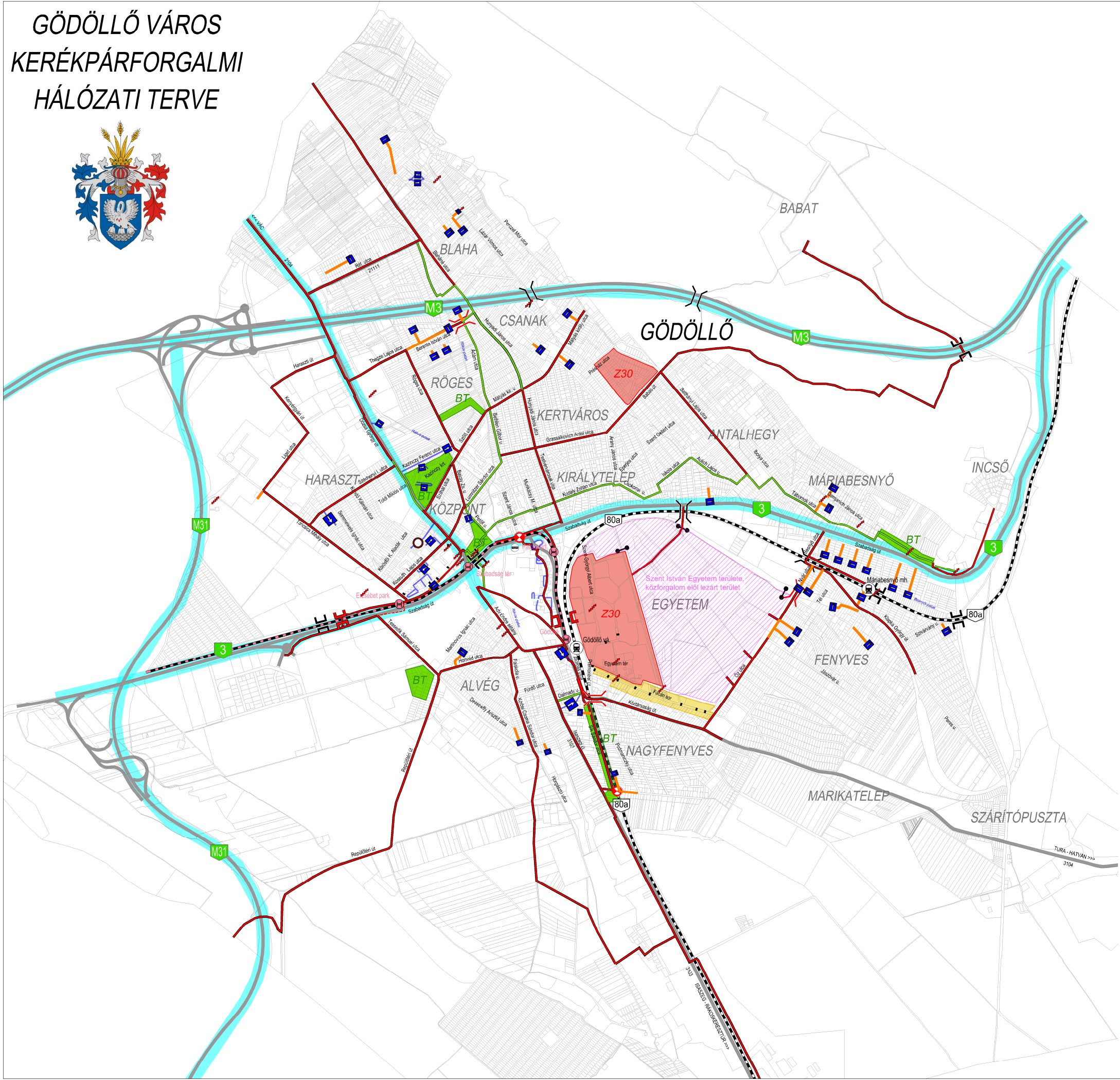


Rajz megnevezése:
6. sz. melléklet: Közösségi közlekedés járatainak útvonalai
Méterarány: M=1:30 000

JELMAGYARÁZAT

- Meglévő 80a Budapest-Hatvan-Szolnok vv.
- Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
- Meglévő autóbusz útvonal és megállóhelye
- Meglévő vasútállomás
- Meglévő vasúti átjáró
- Meglévő hídműtárgy
- Meglévő alagút
- Vízfolyás

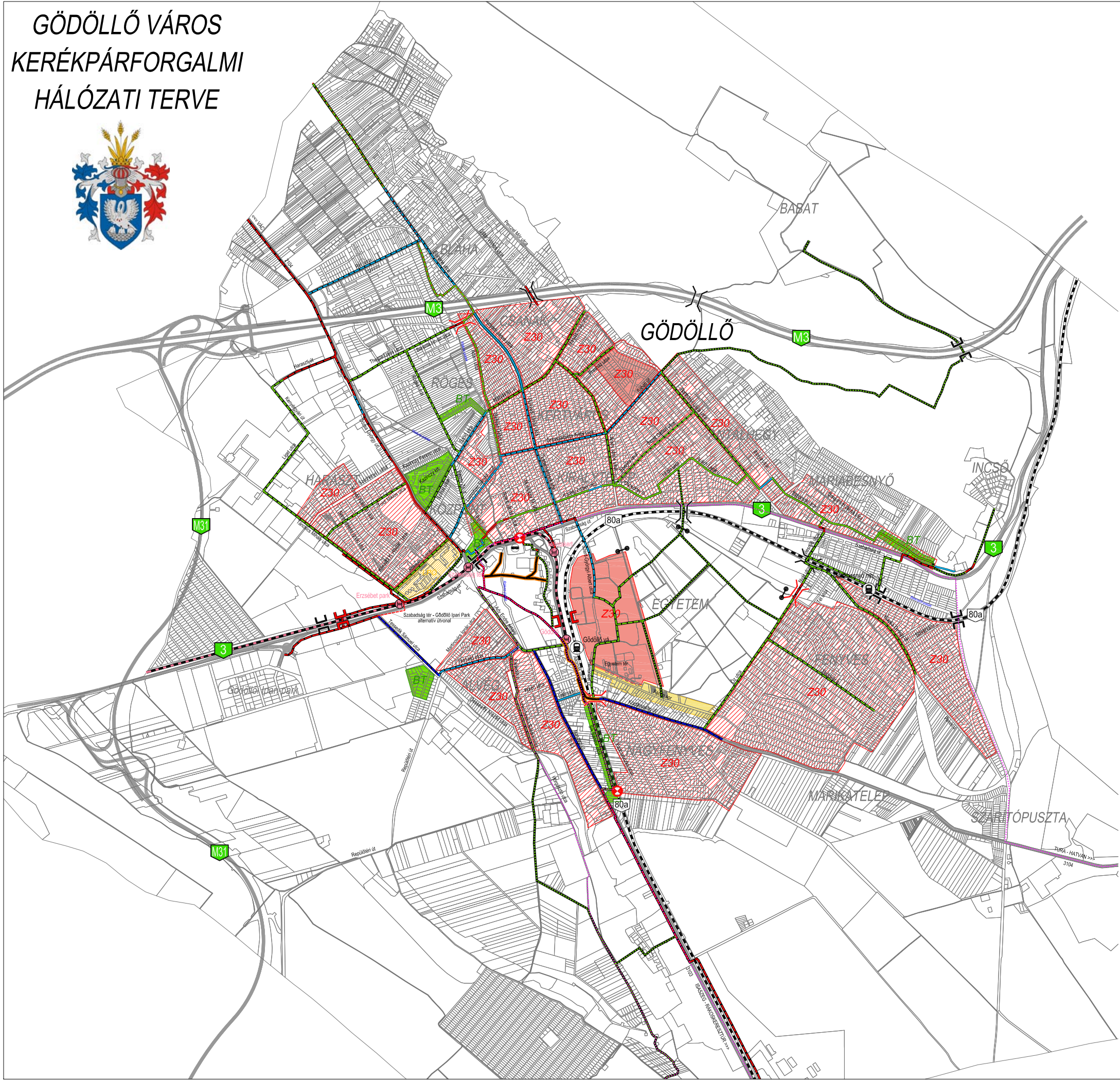
GÖDÖLLŐ VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE



Rajz megnevezése:
7. sz melléklet: Kerékpározást akadályozó tényezők problématérképe
Méretarány: M=1:30 000

JELMAGYARÁZAT	
	Hiányzó kerékpáros hálózati kapcsolat
	Meglévő kerékpárforgalmi nyomvonal
	Kerékpárral nem átjárható egyirányú forgalmú út
	Kerékpárral nem átjárható zsákutca
	Meglévő nagyforgalmú út
	Kerékpárral nem járható lépcső
	Kerékpárral nehezen járható sebességszabályozó eszköz
	Meglévő 80a Budapest-Hatvan vasútvonal
	Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
	Meglévő országos utak
	Meglévő országos utak
	Meglévő autóbusz állomás
	Meglévő vasútállomás
	Meglévő vasúti átljáró
	Tervezett vasúti átljáró
	Meglévő útelzáró sorompó
	Szülhát utca
	Meglévő / korlátozott seb. övezet (Zóna30)
	Meglévő / tervezett lakó-pihenő övezet
	Meglévő behajtási tilalom
	Meglévő/tervezett hídműtárgy
	Meglévő/tervezett alagút
	Rákospatak
	Vízfolyás

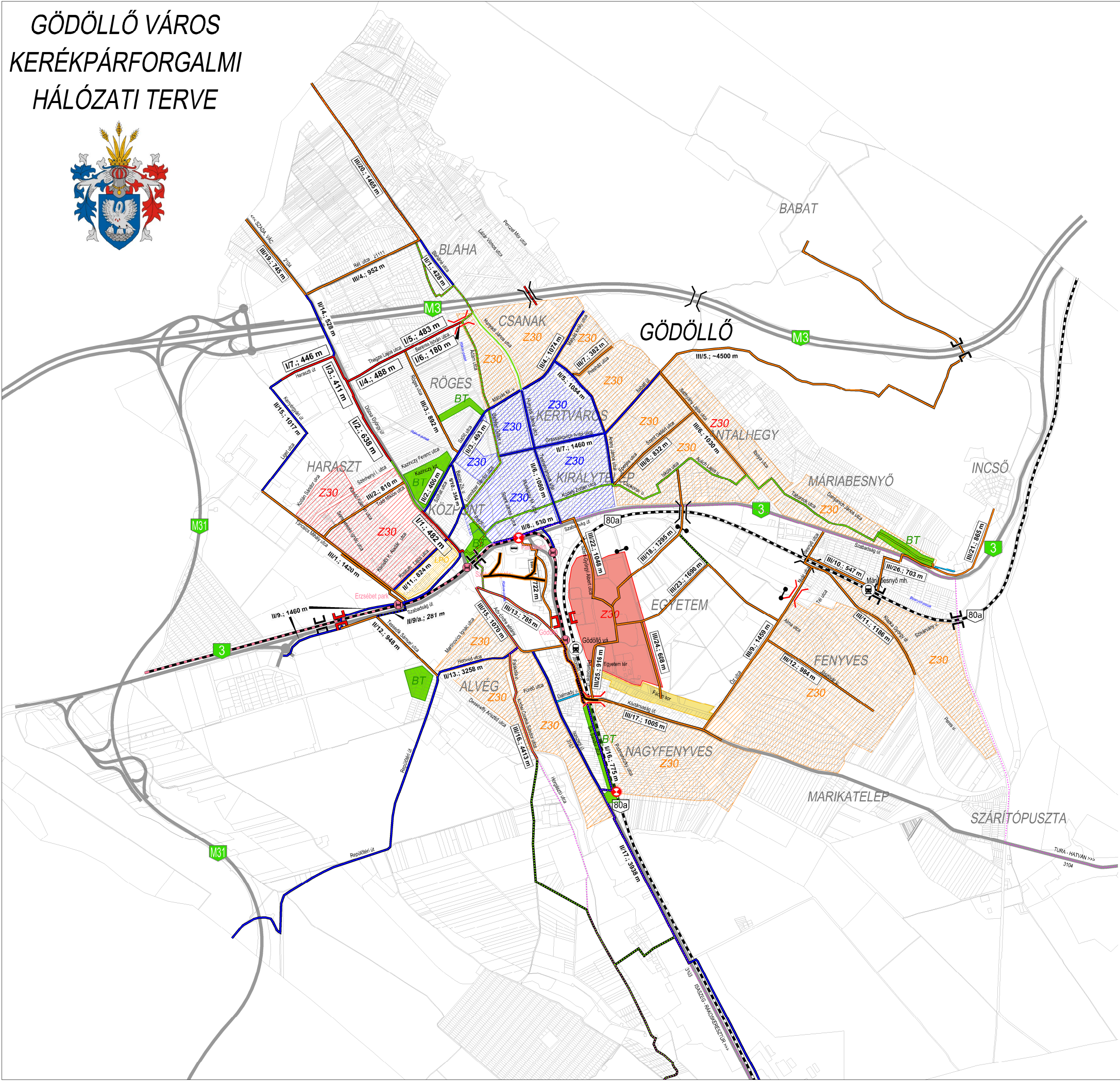
GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



Rajz megnevezése:
8. sz. melléklet: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmények nyomvonalai
Méterarány: M=1:30 000

- JELMAGYARÁZAT**
- Meglévő elválasztott/elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút; kétirányú kerékpárút
 - Meglévő kisforgalmú utcán vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal, meglévő kerékpáros nyom
 - Meglévő kerékpársáv; egyirányú forgalmú utca
 - Tervezett, kerékpározásra alkalmas burkolt padka
 - Tervezett elválasztott/elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút; kétirányú kerékpárút; kétoldali egyirányú kerékpárút
 - Tervezett kisforgalmú utcán, csillapított forgalmú területen, párhuzamos szervízúton vagy stabilizált földúton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal
 - Tervezett kerékpáros nyom felfestése
 - Tervezett kerékpársáv; nyitott kerékpársáv
 - Más projektben megvalósuló nyomvonal
 - Távlati EuroVELO 14 koncepcionális nyomvonal
 - Távlati Gödöllő-Vác rekreációs- turisztikai regionális kerékpáros nyomvonal
 - Meglévő 80a Budapest-Hatvan vasútvonal
 - Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
 - Meglévő országos utak
 - Meglévő autóbusz állomás
 - Meglévő vasútállomás
 - Meglévő vasúti átjáró
 - Meglévő vasúti átjáró felújítása
 - Meglévő útelzáró sorompó
 - Utcanév
 - Meglévő / tervezett korlátozott seb. övezet (Zóna30)
 - Meglévő / tervezett lakó-pihenő övezet
 - Meglévő behajtási tilalom
 - Meglévő/tervezett hídműtárgy
 - Meglévő/tervezett alagút

GÖDÖLLŐ VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI
HÁLÓZATI TERVE



Rajz megnevezése: 9. sz. melléklet: Hálózatfejlesztés javasolt ütemezése
Méretarány: M=1:30 000

JELMAGYARÁZAT

- Meglévő kerékpárforgalmi nyomvonal
- Tervezett kerékpárforgalmi nyomvonal, I. ÜTEM
- Tervezett kerékpárforgalmi nyomvonal, II. ÜTEM
- Tervezett kerékpárforgalmi nyomvonal, III. ÜTEM
- Más projektben megvalósuló nyomvonal
- Távlati EuroVELO 14 koncepcionális nyomvonala
- Távlati Gödöllő-Vác rekreációs- turisztikai regionális kerékpáros nyomvonala
- Meglévő 80a Budapest-Hatvan vasútvonal
- Meglévő HÉV nyomvonal és megállóhelye
- Meglévő országos utak
- Meglévő autóbusz állomás
- Meglévő vasútállomás
- Meglévő vasúti átjáró
- Meglévő vasúti átjáró felújítása
- Meglévő útelzáró sorompó
- Utcanév
- Meglévő / tervezett korlátozott seb. övezet (Zóna30)
- Meglévő / tervezett lakó-pihenő övezet
- Meglévő behajtási tilalom
- Meglévő/tervezett hídműtárgy
- Meglévő/tervezett alagút
- Vízfolyás