

# SZIGETMONOSTOR KÖZSÉG

## KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

### AKTUALIZÁLÁSA

*„TOP\_Plusz-1.1.3-21  
„Kerékpáros turisztikai kör kialakítása Szigetmonostoron”  
tárgyú projekthez*



**Megrendelő:** Szigetmonostor Község Önkormányzata (2015, Szigetmonostor, Fő utca 26.)

**Készítette:** Zalán Ákos egyéni vállalkozó

**2023. november**

## ***TARTALOMJEGYZÉK***

<b>1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ .....</b>	<b>4</b>
<b>2. BEVEZETŐ .....</b>	<b>5</b>
2.1. A kerékpárforgalmi hálózati terv szerepe es célja.....	5
2.2. A kerékpáros barát település jellegzetességei .....	6
2.3. A kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzete .....	7
<b>3. HELYZETÉRTÉKELÉS .....</b>	<b>7</b>
3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása . ....	8
3.2. Vizsgált terület bemutatása.....	15
3.2.1 Szigetmonostor alapadatai .....	15
3.2.2 Szigetmonostor elhelyezkedése .....	16
3.2.3 Szigetmonostor megközelíthetősége .....	17
3.2.4 Szigetmonostor domborzati viszonyai.....	17
3.2.5 Szigetmonostor története.....	18
3.2.6 Látnivalók .....	20
3.2.7 Forgalomvonzó létesítmények.....	20
3.2.8 A kerékpáros közlekedés szerepe .....	29
3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete .....	30
3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága .....	30
3.3.2 Közutak forgalom nagysága.....	31
3.3.3 A hálózati folytonosság hiányai.....	33
3.3.4 Meglévő korlátozott sebességű övezetek, Egyirányú utak.....	34
3.3.5 Domborzati kötöttségek .....	35
3.3.6 Baleseti helyzet .....	36
3.3.7 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények.....	37
3.3.8 Értékelés és problématérkép .....	39
3.4. Közbringa .....	42
3.5. Szervezeti-működési háttér .....	42
3.6. A fejlesztési terület kijelölése .....	42
<b>4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE .....</b>	<b>45</b>
4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz.....	45
4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei .....	48
4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei .....	49
4.3.1 A kerékpárforgalmi létesítmények .....	49

4.3.2	Kerékpárparkolás, multimodalitás .....	57
4.3.3	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer .....	61
4.3.4	Kerékpárosbarát fejlesztési alapelvek .....	61
4.3.5	Javasolt tervezési paraméterek .....	62
4.3.6	Alkalmazható létesítmények .....	62
4.3.7	Csillapított forgalmú övezetek.....	65
4.3.8	Kerékpárosbarát forgalomtechnikai átalakítások, korrekciók. ....	66
4.3.9	Jelzőlámpás csomópontok.....	67
<b>5.</b>	<b>A TERVEZETT FEJLESZTÉS BEMUTATÁSA.....</b>	<b>68</b>
5.1.	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései.....	68
5.2.	Közbringa .....	72
5.3.	Szervezeti-működési háttér .....	72
5.4.	Kerékpáros adatgyűjtés.....	72
5.5.	Kísérő intézkedések, Szemléletformálás .....	73
<b>6.</b>	<b>MEGVALÓSÍTÁS .....</b>	<b>75</b>
6.1.	Ütemezés, több fázisú intézkedési terv.....	75
6.2.	Források .....	75

## ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra – Kivonat az OTrT-ből.....	9
2. ábra – kivonat a BATrT-ből.....	10
3. ábra – Kivonat a Pest megyei TSZT-ből .....	11
4. ábra – Eurovelo 6 nyomvonal.....	12
5. ábra – Országos kerékpáros törzshálózat és Szigetmonostort érintő hálózati elemek.....	13
6. ábra – TSZT meglévő és tervezett kerékpáros nyomvonalak jelzése.....	14
7. ábra - Szigetmonostor elhelyezkedése Pest megyében.....	16
8. ábra – Szigetmonostor elhelyezkedése a Szentenderi szigeten.....	17
9. ábra – Forgalomvonzó létesítmények Szigetmonostoron .....	28
10. ábra - Európai viszonylatok megtett kerékpár km és balesetek aránya .....	30
11. ábra – Szigetmonostor közúti kapcsolatai .....	32
12. ábra Kistérségi kerékpáros nyomvonalak .....	33
13. ábra 1113 j. út személyi sérülésekkel járó balesetek (2013-2020) .....	36
14. ábra Szigetmonostor baleseti térkép (2013-2020).....	36
15. ábra Probléma térkép .....	41
16. ábra - Vizsgált és Fejlesztési terület határa .....	43
17. ábra – Fejlesztési terület .....	44
18. ábra - Eurovelo 6 alternatív nyomvonalak.....	46
19. ábra - Eurovelo 6 nemzetközi kerékpárút településen belül tervezett nyomvonala, és a kerékpáros turisztikai kör tervezett nyomvonala.....	47
20. ábra Tervezett kerékpáros turisztikai kör átnézeti helyszínrajza .....	68
21. ábra - Tervezett kerékpáros pihenő kialakítása Horánygyöngye és Vadvirág utca kereszteződésében....	70

## 1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Szigetmonostor Község kerékpárforgalmi hálózati tervét a PM\_KEREKPARUT\_2018 pályázatban rögzített tervezett fejlesztések figyelembevételével az INFRASITE Mérnöki Szolgáltató egyéni cég készítette el 2020. szeptemberében.

Célja volt, hogy az akkor hiányzó kerékpáros létesítmények megvalósítása összhangban legyen a település fejlesztési törekvéseivel és egy összefüggő, jó sűrűségű kerékpáros hálózat alakuljon ki, amely lehetőség szerint a település összes jelentősebb forgalomvonzó létesítményét és területét felfűzi, lehetőséget ad a hivatásforgalmi és a turisztikai jellegű kerékpáros közlekedés lebonyolítására.

Ehhez a PM\_KEREKPARUT\_2018 pályázatban rögzített fejlesztések megvalósítása elengedhetetlen volt. **A PM\_KEREKPARUT pályázatban rögzített kerékpáros fejlesztések 2020-ban megvalósultak, ennek megfelelően jelen hálózati terv aktualizálása során már, mint meglévő kerékpáros létesítményként szerepelnek.**

A vizsgált területről továbbra is megállapítható, hogy a gépjárművek a megengedett sebességet túllépve közlekednek a település főbb útjain. Az ezzel kapcsolatos szakirodalom szerint egy baleset várható kimenetelének súlyossága nagymértékben függ a gépjármű sebességétől.

Ezért, és ezzel összhangban a település célja a sebességcsökkentés és a közlekedésbiztonság növelése. Ezt a település teljes részén 40 km/h sebességkorlátozással szeretnék biztosítani, mely tárgyalások ezen cél elérése érdekében folyamatban vannak.

Ezzel összefüggésben a település másik célja, hogy az egyre növekvő kerékpáros forgalmat, az EUROVELO 6 Szigetmonostort érintő alternatívájának megvalósulása esetén egy már működő és megfelelő hálózati kapcsolatokkal rendelkező, biztonságos kerékpáros nyomvonal valósuljon meg.

Természetesen figyelembe veendő a fejlesztések során a kerékpáros infrastruktúra fontos részének tekinthető kerékpártámaszok, kerékpárparkolók létesítése is, mert ezek léte, vagy nem léte jelentős kihatással bír a kerékpározásra.

Fentiek figyelembevételével a már megvalósult, és a még tervezett fejlesztések megvalósítása esetén további új kerékpárforgalmi létesítmények – önálló kerékpárút, kerékpáros nyom, kerékpáros szervizpont, kerékpártámaszok - és távlati tervekben B+R rendszerű fedett és fedetlen kerékpárparkolók létesülnek, valamint **a növekvő turisztikai célú kerékpározás számára egy minden tekintetben érdekes, a település történelmét, annak helyi látványosságait, nevezetességeit, növény- és állatvilágát is bemutató, 10 állomással rendelkező korszerű kerékpáros turisztikai kör kerülne kiépítésre, melynek része turisztikai tanösvény fejlesztése, és kerékpáros pihenő megvalósítása is.**

A településen belül tervezett **kerékpáros bringakör**, mint infrastruktúrális és turisztikai fejlesztés **illeszkedik** az országos és regionális **fejlesztési stratégiákhoz**, beleértve az **Eurovelo 6** Szigetmonostort érintő szakaszát, valamint a településfejlesztési és településszerkezeti tervekben megfogalmazott kerékpáros fejlesztésekhez is.



## 2. BEVEZETŐ

Az elmúlt néhány évtized tapasztalatai alapján egyértelműen kijelenthető, hogy a gépjármű közlekedés előnyben részesítésével az egyes városokban és településeken csak az életminőség romlásával érhető el megfelelő közlekedési igény biztosítása, mely azonban hosszú távon sem cél nem lehet, sem pedig szakmailag támogatható irányvonal.

A fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése azonban számos országban jelentett megoldást. Ennek egyik legfontosabb eleme a kerékpáros közlekedés fejlesztése, kerékpárosbarát városok és települések kialakítása, valamint a kerékpáros közlekedés lehetőségeinek megteremtése.

### 2.1. *A kerékpárforgalmi hálózati terv szerepe és célja*

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) feladata, hogy felmérje a településnek és annak környezetének kerékpáros közlekedésre kijelölt helyzetét, a kerékpáros forgalmat, a kerékpáros közlekedést támogató, valamint akadályozó tényezőket. A KHT célja, hogy megfelelő javaslatot adjon a kerékpáros közlekedés fejlesztésére, a kerékpárral közlekedők arányának növelésére.

A kerékpárforgalmi hálózati terv 2020-ban a **PM\_KEREKPARUT\_2018** c. pályázati felhívás keretében, a felhívás mellékleteként megtalálható Kerékpárforgalmi Hálózati Terv javasolt felépítése c. útmutató alapján készült el, az útmutatóban javasolt fejezetek figyelembevételével.

A pályázat lehetőséget kínált a közlekedési feltételek és közlekedési módok komplex, fenntartható közlekedést szolgáló fejlesztésre.

A program célja volt, hogy támogatással érintett projektek hozzájáruljanak a kapcsolódó operatív programban rögzített eredmény indikátorokhoz, jelen esetben a kerékpáros közlekedési módot választók arányának növekedéséhez.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Tervet, amennyiben azt a pályázati kiírás rögzíti, a kerékpárosbarát fejlesztések esetében minden esetben szükséges elkészíteni.

**Ennek megfelelően a 2023-ban támogatást nyert TOP Plusz „Kerékpáros turisztikai kör kialakítása Szigetmonostoron” elnevezésű pályázat keretében megvalósítandó kerékpárforgalmi fejlesztések miatt a 2020-ban készített Kerékpárforgalmi Hálózati Terv aktualizálása szükséges.**

**Jelen aktualizálás elsődleges célja, hogy korábbi hálózati tervben tervezett, majd az elmúlt években megvalósult, illetve az elkövetkező években megvalósítandó kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseket aktualizált formában rögzítse.**

Szigetmonostor belterületén tervezett kerékpáros fejlesztés és az azt alátámasztó Kerékpárforgalmi Hálózati Terv célja továbbra is az, hogy a településen belül a kerékpárosok biztonságosan, kényelmesen és egyszerűbben közlekedhessenek a kijelölt területen, valamint megfelelő infrastruktúrát biztosítson a kerékpárral ide érkező turisztikai célú kerékpáros forgalomnak.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben célszerű biztosítani, hogy a különböző fejlesztések együttesen a kerékpárforgalmi hálózati tervet figyelembe véve kerüljenek kidolgozásra, és egy összefüggő hálózat alakuljon ki a kerékpáros forgalom számára.

Szigetmonostor Község Önkormányzata ennek érdekében a tervezett kerékpáros fejlesztések előkészítését már 2018-ban megkezdte.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv elkészítését megelőzően Szigetmonostor Község Önkormányzata megbízásából 2018. augusztusában a BOKÚT-TERV Kft készítette el a Szigetmonostor, Fő út és a Horány-Dunakeszi rév közötti szakaszon megvalósítandó kerékpárfejlesztés kiviteli tervét, melynek megvalósítására 2020-ban sor került.

A meglévő közúti kapcsolatok, valamint a térség kerékpárforgalmi létesítményeinek hiánya miatt a jelen aktualizálás során a TOP Plusz projektben tervezett kerékpáros létesítmények megvalósításának **turisztikai és hivatásforgalmi szempontból is kiemelt jelentősége van.**

Jelen Kerékpárforgalmi Hálózati terv (KHT) aktualizálása során felhasználásra került a TOP Plusz támogatást nyert **kerékpáros bringakör fejlesztést tartalmazó pályázati dokumentáció.**

Jelen KHT aktualizálásának feladata a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felmérése, felülvizsgálata, valamint új tervezett és szükséges kerékpáros létesítmények kijelölése, a kerékpárhálózat folytonosságának biztosítása, a kerékpáros közlekedés biztonságosabbá, kényelmesebbé és komfortosabbá tételi lehetőségeinek vizsgálata, valamint a kerékpáros közlekedés szempontjából problémás, vagy balesetveszélyes útszakaszok és csomópontok vizsgálata, ezzel együtt javaslatok kidolgozása a biztonságosabb kerékpáros közlekedés kialakulásának eléréséhez.

## **2.2. A kerékpáros barát település jellegzetességei**

**Kerékpárosbarát fogalma:** Olyan tevékenység, hely, illetve létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi, és azok kielégítését (minősített módon) megvalósítja<sup>1</sup>

Egy településre/városra vonatkozó kerékpárforgalmi hálózat fejlesztésének javaslatai azon célt szolgálják, hogy a kerékpáros közlekedési mód egyre növekvő, és erősödő tendenciát mutasson, szerepe a többi közlekedési mód között kiemelkedjen, illetve azokkal megfelelő versenyképességet tudjon biztosítani.

Amennyiben egy adott településen megfelelő kerékpárforgalmi infrastruktúra kerül kialakításra, az általában magával hozza azon eredményt, hogy a kerékpárral megtett utazások száma, a kerékpárral megtett út hossza megnövekszik, melynek következtében az adott településen a gépjármű forgalom és ennek megfelelően a környezetterhelés is lecsökken.

### 2.3. A kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzete

Magyarországon az elmúlt évtizedekben készített forgalmi előrejelzések a kerékpáros forgalom csökkenését prognosztizálták. Ennek oka, hogy a közúti forgalomszámlálási adatok alapján a kerékpáros forgalom csökkenése volt látható, azonban ezen forgalom számlálások kizárólag a közutakon történtek, mely alapján a következtetés téves eredményt hozott. Az elmúlt egy évtizedben a kerékpáros közlekedés, a kerékpározásra való hajlandóság megnövekedett. A kerékpárral való közlekedés egyre erőteljesebb, az emberekben kialakult életminőség javítását célzó tevékenység egyik fontos eleme lett a kerékpáros közlekedés. Először a vidéki településeken, majd a városokban és a nagyvárosokban is nőtt a kerékpározási hajlandóság, természetesen ehhez megfelelő kerékpáros infrastruktúra kiépítése nélkülözhetetlen.

A gépjármű forgalom növekedése, a gyakori dugók, balesetek és a közösségi közlekedés nem megfelelő minősége miatt a lakosság a kerékpáros közlekedést kezdte előnyben részesíteni, a nagyobb távolságokat - akár iskolába, óvodába, valamint a munkahelyekre - már kerékpárral volt érdemes megtenni.

A fentek következménye, hogy az elmúlt időszak forgalmi előrejelzései alapján a kerékpáros forgalom növekedésére lehet számítani, az egyre bővülő kerékpár hálózat forgalomvonzó hatása egyértelműen látszik. A hálózatok bővítése, a kerékpárforgalmi létesítmények összefüggő hálózattá történő kiépítése nemcsak a hivatásforgalomra, hanem a turisztikai és szabadidős kerékpározásra is jelentős hatással van. A munkába járó hivatásforgalom mellett egyre növekvő tendenciát mutat a sportolási szándékkal kerékpározók száma, mely nagyban köszönhető a kerékpárhálózatok összefüggő rendszerének kialakítása miatt.

Hosszú távon mindenképpen az lenne a **cél**, hogy a lakosság a közlekedési módok közül a kerékpáros közlekedést részesítse előnyben, **választás esetén a kerékpárral való közlekedés megfelelő alternatívája lehessen** a közösségi közlekedésnek, és adott esetben a gépjárművel való közlekedés kiváltható legyen ezzel növelve a környezettudatosságra való törekvést.

Hogy mi kell ahhoz, hogy a kerékpár az egyik legfontosabb közlekedési eszköz legyen? A kerékpározásra való szándék. Ez csak egyetlen módon érhető el. Megfelelő kerékpáros infrastruktúra, és feltételek biztosításával.

## 3. HELYZETÉRTÉKELÉS

Szigetmonostor község esetében is, hasonlóan egyéb településekhez és városokhoz a kerékpárosok ugyanazon úti célok irányába közlekednek, mint a más közlekedési módot használók. Ennek megfelelően a kerékpárosok mind a település főbb útjait, mind az alsóbbrendű útjait használják. A településen kialakított csillapított sebességű, illetve kisebb forgalmú lakóutcákban nagyobb beavatkozások nélkül lehet kerékpározni. Figyelembe véve, hogy a településen számos burkolattal nem ellátott lakóutca található, így a kerékpárosok elsősorban a burkolt lakóutcákat használják.

A gyűjtőutak esetében kialakíthatóak korlátozott sebességű övezetek (40 km/h, 30 km/h), vagy lakó-pihenő övezetek. (20 km/h). Általánosságban elmondható, hogy a burkolt

gyűjtőutak már jelzéssel ellátott, szabályozott kerékpárforgalomra alkalmas útvonalak, azonban ezen utak esetében a kerékpárosok az útpályát használják, ezért általában forgalomtechnikai beavatkozásokkal kell a szükséges szabályozást elérni.

A nagyobb forgalmú közutak esetében már nem elegendő a kizárólag forgalomtechnikai beavatkozás, hiszen a jelentős gépjármű forgalom miatt ezen útszakaszok balesetveszélyesebbek. Ilyen esetben a kerékpárosok védelmében már jelentősebb beavatkozások szükségesek. Ennek egyik megoldása ha a kerékpárosokat a gépjármű forgalomtól elkülönítetten vezetjük, mely a forgalomtechnikai beruházáson kívül egyéb építési tevékenységgel is jár, ezzel természetesen növelve a kerékpáros hálózat fejlesztés költségeit.

Az elkülönített kerékpáros útvonalak esetében szintén figyelembe veendő a gyalogos közlekedés aránya, hiszen a kerékpárosokat az útpályától elkülönítetten, de a gyalogos forgalommal egy felületen (közös gyalogos-kerékpáros út), vagy adott esetben a gyalogos forgalomtól is elkülönítetten (ön álló kerékpárút) lehet vezetni. Ennek eldöntése mindig az adott helyszíntől, az adott helyszín jellegétől és forgalmától függ, mely már a tervezés során vizsgálandó.

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

Szigetmonostor község esetében a település fejlesztés irányait számos dokumentáció rögzíti. A község rendelkezik **Településszerkezeti Tervvel, Szabályozási Tervvel** és ahhoz kapcsolódó **Helyi Építési Szabályzattal**.

#### **Országos Területrendezési Terv (OTrT)**

Az országos léptékű tervek közül az Országos Területrendezési Tervet (OTrT-t) szükséges kiemelni, amely a magyar jogrendbe törvényi kihirdetéssel került be. A törvény technikailag többször, tartalmilag a ciklikus (5 évenkénti) felülvizsgálat során módosul. 2018. december 28-án megjelent a Magyarország és egyes, kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Törvény), mellyel az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény hatályát veszttette. Az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit a Törvény 4/5. melléklete tartalmazza.



1. ábra – Kivonat az OTrT-ből

Szigetmonostor vonatkozásában az OTrT az alábbi országi kerékpárút-törzshálózati elemet rögzíti:

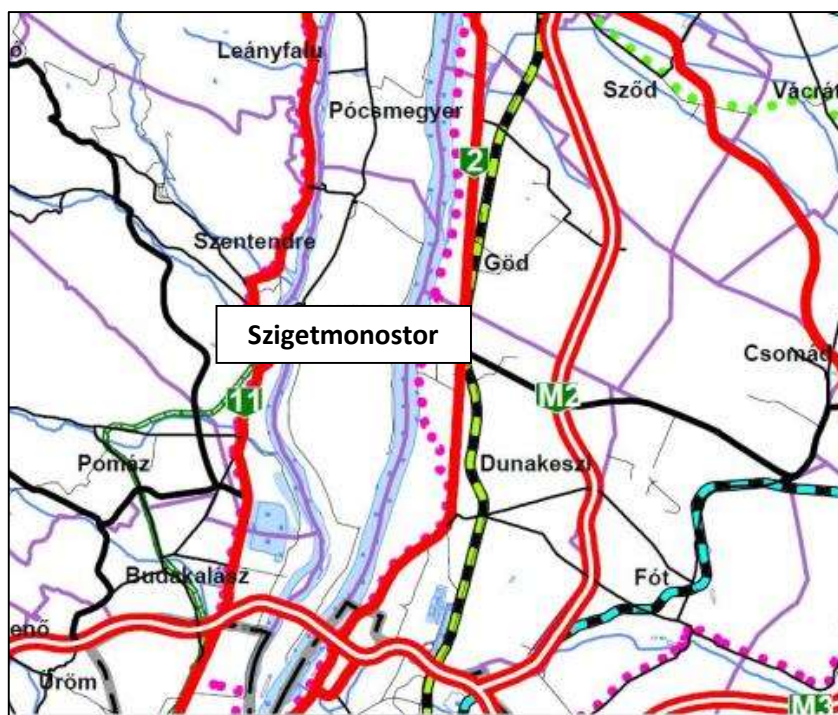
**1.A:** (Szlovákia - Ausztria) - Rajka - Bezenye - Mosonmagyaróvár - Halászi - Darnózseli - Hédervár - Ásványráró - Dunaszeg - Győrladamér - Győrzámoly - Győrújfalú - Győr - Vének - Gönyű - Komárom - Almásfüzitő - Dunaalmás - Neszmély - Süttő - Lábatlan - Nyergesújfalú - Tát - Esztergom - Pilismarót - Dömös - Visegrád - Dunabogdány - Kisoroszi - Tahitótfalu - **Szigetmonostor** - Szentendre - Budapest (6-os jelű Euro Velo®)

### Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve

A Budapesti Agglomeráció a fővárost és a városkörnyéki agglomerálódó településeket egyaránt magában foglaló - múltjában, jelenében és jövőjében - egymáshoz sok szállal kapcsolódó, egymásra utalt, de közigazgatásilag megosztott térség. E terület a magyar térszerkezet sajátos eleme, az ország egyik legfrekvenciáltabb kiemelt térsége, más régiók fejlődésének befolyásolója, amely ezért koordinált fejlesztést és összehangolt tervezést igényel.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATrT) 2005-ben lépett hatályba. 2011-ben azonban szükségessé vált a terv felülvizsgálata, mivel az OTrT 2008. évi megújítása során új területfelhasználási kategóriák és új térségi övezetek beiktatására került sor, valamint a módosítás jelentős mértékben bővítette a területrendezés eszközkészletét, illetve megváltoztatta a területfelhasználási szabályokat.





2. ábra – kivonat a BATrT-ből

## Pest Megyei Területrendezési Terv

Pest megye másik területi egységét az agglomeráción kívüli települések gyűrűje képezi. A megyei önkormányzat a Területfejlesztési törvény alapján a megye területére – az ország és a Budapesti Agglomeráció területrendezési tervével összhangban – területrendezési tervet készít.

Pest Megye Önkormányzata 2006. második felében jóváhagyta Pest Megye Területrendezési Tervét (PmTrT), amely az OTrT felülvizsgálata után – elsősorban a törvényi változások miatt – 2012-ben módosításra került.

Pest Megye Közgyűlésének a Pest Megye Területrendezési Tervéről szóló 5/2012. (V.10.) önkormányzati rendelete és a hozzá tartozó rajzi mellékletek előírásai a Pest megye közigazgatási területéhez tartozó, nem agglomerációs települések településrendezési eszközeinek készítése során kötelezően figyelembe veendő.

A rendeleten túlmenően Pest Megye Közgyűlésének a Területrendezési Terv megyei szabályozási ajánlásairól szóló 19/2012. (04.27.) sz. Kgyh. határozata a hozzá tartozó rajzi mellékletekkel javaslatokat, ajánlásokat és információkat tartalmaz a megye összes települése számára.

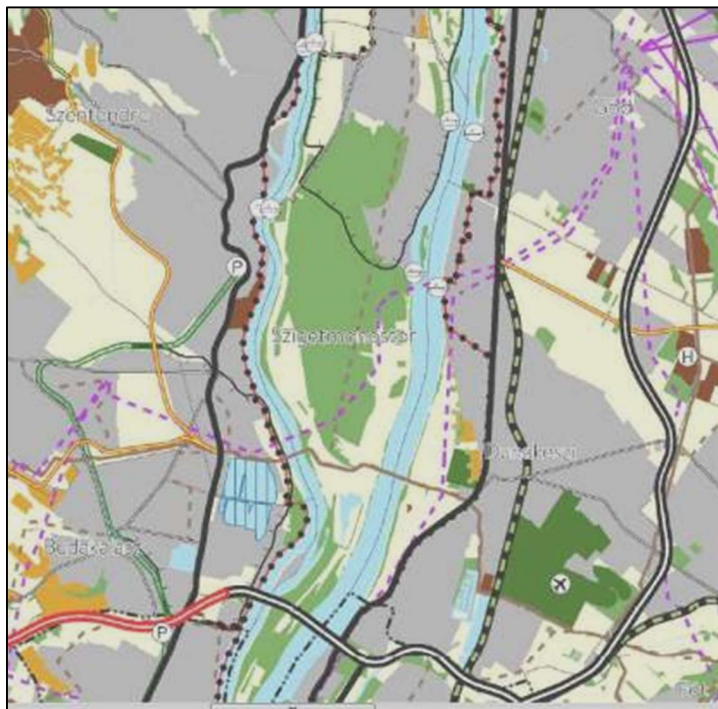
Az Építési törvény szerint a megyei önkormányzat elősegíti a megyei területfejlesztési koncepció és a területrendezési tervek, valamint a településfejlesztési koncepciók, integrált településfejlesztési stratégiák és a településrendezési eszközök összhangjának megteremtését. Ennek érdekében Pest megye Önkormányzatának feladata a településrendezési eszközök véleményezése, folyamatos figyelemmel kísérése.

## Pest Megyei Településszerkezeti Terv

Pest Megye Területrendezési Tervéről szóló 10/2020. (VI.30.) önkormányzati rendelet 2. számú mellékletét képezi a Pest Megyei településszerkezeti Terv.



A Pest megyei Településszerkezeti terv az Országos kerékpárút törzshálózat elemeit feltünteti, de részleteiben közvetlenül nem terjed ki a rendelet a kerékpárút hálózat fejlesztésének szabályozására.



**3. ábra – Kivonat a Pest megyei TSZT-ből**

A szerkezeti terv részletből látható, hogy a kerékpáros törzshálózat eleme Szigetmonostor mellett húzódik.

A szerkezeti terv megalapozó munkarészei között szerepel a Közlekedési Hálózatok és létesítményeik című tervlap. A kerékpárút hálózat vonatkozásában a tervlap megkülönböztet

- Nemzetközi törzshálózati kerékpáros nyomvonal - Eurovelo”, „Országos törzshálózati kerékpáros nyomvonal” valamint
- Térségi jelentőségű kerékpáros nyomvonal” típusokat

A Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió több fejezetben is kitér a kerékpárút-hálózat fejlesztésére, annak szükségességére. Pest Megye gyengeségei között említi az egyes közlekedési kapcsolati hiányokat, és az európai normákhoz képest rossz minőségű mellékúthálózatot és a fejlesztésre szoruló kerékpárút hálózatot.

A pest megyei térségek, települések számára a munkahelyek elérhetősége és a turisztikai fogadóképesség színvonalának növelése érdekében szükséges fejleszteni a mellékút, a kerékpárút hálózatot és a közúti, illetve kötöttpályás közösségi közlekedést.

Központi kérdése a térségnek az önálló helyi, illetve megyei identitás és a megyeszékhelyhez való kötődés erősítése, a főváros agglomerációjának egyes spontán folyamataival szembeni kiszolgáltatottsággal csökkentésével egy időben. Fontos szempont ebben az esetben, hogy a térségi települések az alvótelepülési funkción túl más szereppel is rendelkezzenek (pl. turisztikai, beszállítói vállalkozások, egészséges

élelmiszerellátás, idősgondozás stb.), önálló foglalkoztatási lehetőségekkel, helyi gazdaságfejlesztéssel. Ez annál is inkább fontos, mivel a lakossági és **turisztikai szolgáltatások csak lakossági igényre építve tudnak teljes körűen üzemelni**, és fennmaradni. Ezt a célt szolgálja a Szigetmonostort érintő TOP Plusz pályázati forrásból megvalósítandó kerékpáros bringakör, melynek nagyrésztben turisztikai szerepe van.

## Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció

A Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció 2013. decemberben készült el, 2 különálló kötetben érhető el, az I. kötet a helyzetfeltárás, a II. kötet a javaslattevő fázis.

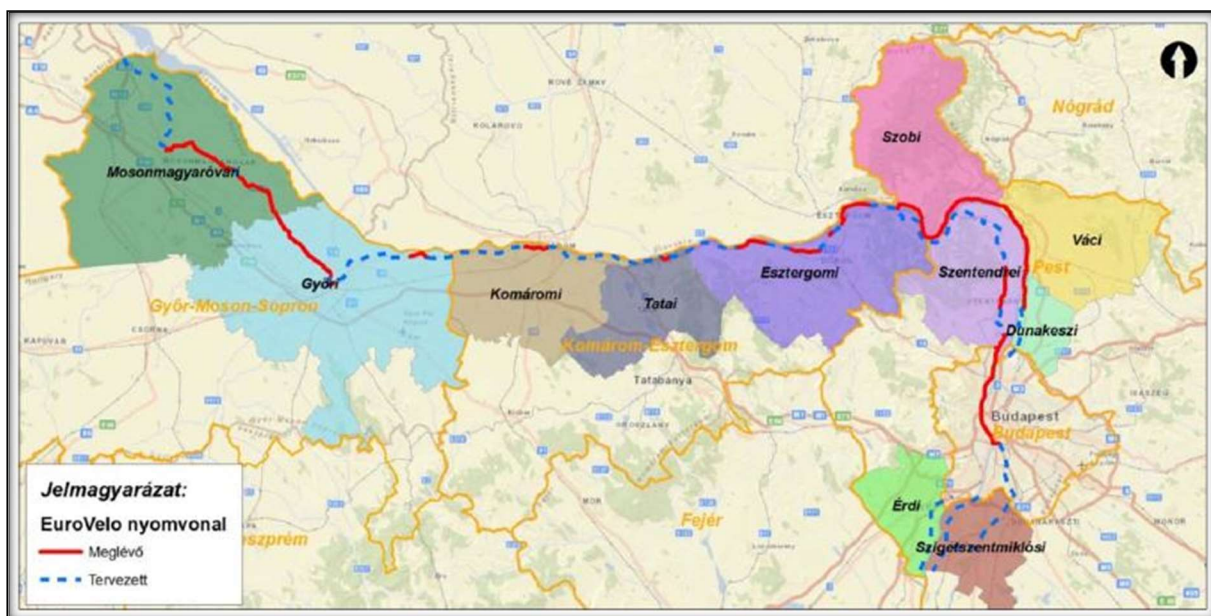
A területfejlesztési koncepciók, és így a Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció is rögzíti, hogy a kerékpárút építését a hálózatos formában kell támogatni. A jelenlegi rendszerben nem jött létre folytonos kerékpárút-hálózat, mivel a KözOP és a ROP különböző módon engedélyezte a főutak menti kialakítást lakott területen, illetve azon kívül. A megépült kerékpárutak fenntartására kezelői szervezet létrehozására lenne szükség (mint pl. a közút esetében a Magyar Közút Nonprofit Zrt.)

A kerékpárút-hálózat vonatkozásában a következő hálózati elemeket különböztetjük meg:

- Nemzetközi törzshálózati kerékpáros nyomvonal(EuroVelo®)
- Országos törzshálózati kerékpáros nyomvonal
- Térségi jelentőségű kerékpárosnyomvonal

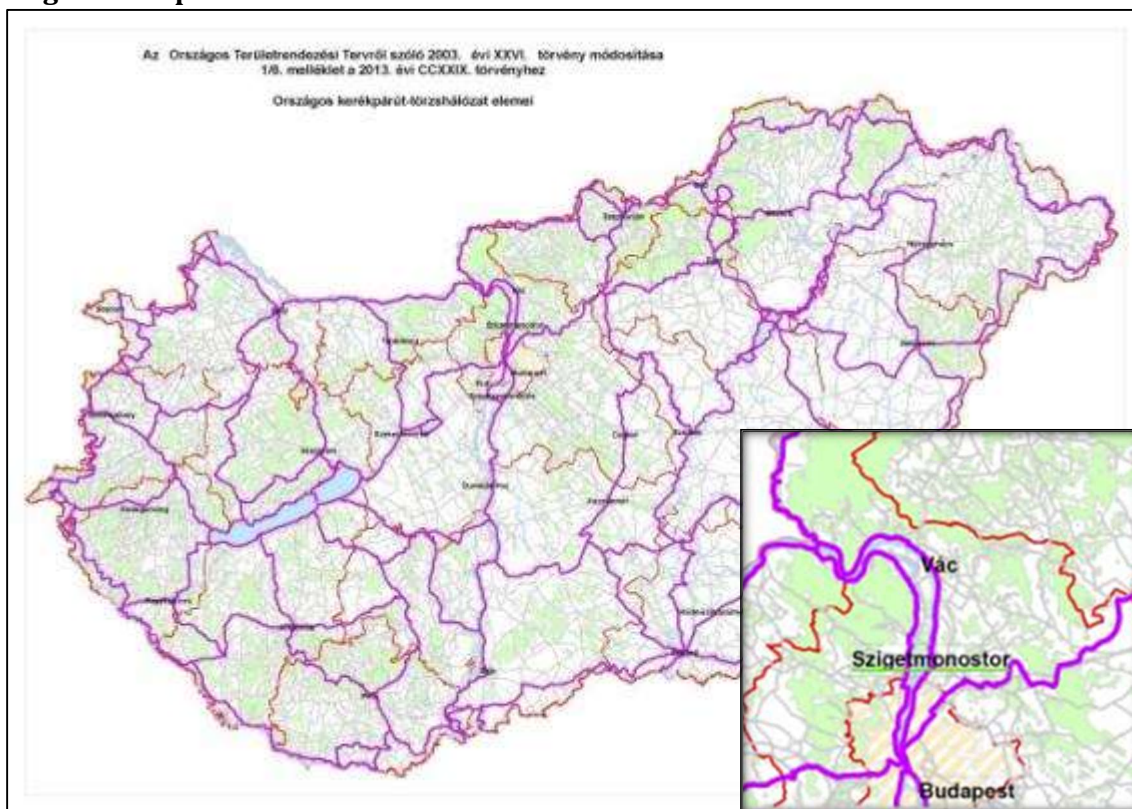
### Nemzetközi törzshálózati kerékpáros nyomvonal:

- Eurovelo 6. (Szigetmonostort érintő kerékpárosnyomvonal)



4. ábra – Eurovelo 6 nyomvonal

## Országos kerékpárút törzshálózat



5. ábra – Országos kerékpáros törzshálózat és Szigetmonostort érintő hálózati elemek

- **1.A:** (Szlovákia - Ausztria) - Rajka - Bezenye - Mosonmagyaróvár - Halászi - Darnózseli - Hédervár - Ásványráró - Dunaszeg - Győrladamér - Győrzámoly - Győrújfalú - Győr - Vének - Gönyű - Komárom - Almásfüzitő - Dunaalmás - Neszmély - Süttő - Lábatlan - Nyergesújfalu - Tát - Esztergom - Pilismarót - Dömös - Visegrád - Dunabogdány - Kisoroszi - Tahitótfalu - **Szigetmonostor** - Szentendre - Budapest (6-os jelű Euro Velo®)

A koncepció alapján a közlekedésfejlesztési beruházások terén kiemelt jelentőséggel bír a környezetbarát közlekedési módok elterjesztése, a közösségi közlekedés térnyerését szolgáló beruházások (kerékpárforgalmi fejlesztések, buszfordulók, buszbeszerzés, buszsávok és megállók) megvalósítása, valamint a járási, települési kapcsolatok javítását célzó, új közösségi közlekedési viszonylatok kialakítása.

A megyei fejlesztési programban a kerékpáros turizmus infrastrukturális feltételeinek javítása mellett a jelen prioritásból támogatható kerékpárforgalmi beruházások szükségessége is megjelenik, a megye ebből a szempontból közepesen ellátottnak minősül. A járás-térégi infrastruktúra fejlesztések kapcsán a nagyobb városokban kerékpáros közlekedési rendszerek további fejlesztése jelenik meg, mint a megyei stratégiai célokhoz kapcsolódó tevékenység. A megyei programban nevesítésre kerül a kerékpárforgalmi hálózatok kialakítása, fejlesztése, ezen belül kerékpárutak létesítése, kerékpáros szolgáltató pontok (pl. szervizek) megvalósítása, figyelemmel az egészségügyi szempontokra és a levegőszennyezettség mértékére.

## Településfejlesztési Koncepció (TFK)

Szigetmonostor Község Településfejlesztési koncepcióval nem rendelkezik. A Településfejlesztési Koncepció rögzítené a térségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésére vonatkozóan a közúti és kerékpáros kapcsolatokat, a fejlesztési irányokat, és célokat,



melyek javíthatják a településen lakók életminőségét, valamint ide látogatók számára egy kedvezőbb közlekedési helyzetet eredményezne.

**Kiemelt fejlesztési cél: kerékpárforgalmi létesítmények, összefüggő kerékpárforgalmi hálózatok kialakítása, fejlesztése.**

### **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)**

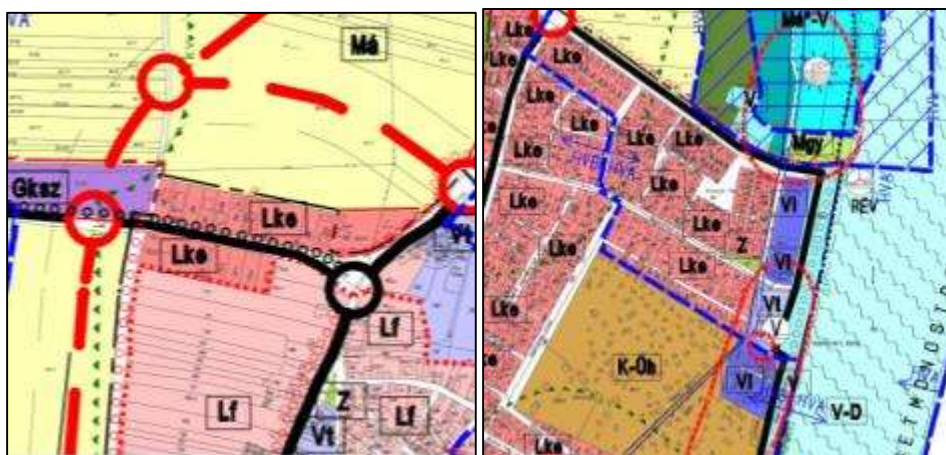
Szigetmonostor Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) dokumentummal nem rendelkezik.

Ezen dokumentumban általában rögzítésre kerül a kerékpáros létesítmények hiánya, mint gyengeség. Település egésze szempontjából jelentős fejlesztések között hálózati projektcsomagok kerülnek meghatározásra, melynek egyik elemeként a Kistérségi kerékpárutak pályázati forrásból való létesítése kerülhet célként meghatározásra, mivel az aktív pihenéshez kiváló adottságokkal rendelkező településen, - és annak térségében - jelenleg nem kihasználtak a kerékpárturizmusban rejlő lehetőségek.

Az ITS-benszereplő másik általános cél a Kerékpártárolók számának növelése, kerékpáros közlekedés szabályozása. A hivatásforgalmi kerékpárhasználathoz és a kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségek kihasználásához szükségesek a település több pontján kialakításra kerülő kerékpártárolók. A kerékpáros turizmus ösztönzése érdekében szükséges a közlekedési szabályozás felülvizsgálata. Fentiek alapján javasolt a településhez kapcsolódó Integrált Településfejlesztési Stratégia kidolgozása, a célok, és fejlesztési lehetőségek irányvonalának rögzítése.

### **Szigetmonostor Településszerkezeti Terve, Szabályozási Terve, és Helyi Építési szabályzata**

A Településszerkezeti Terv tartalmazza a meglévő kerékpáros nyomvonalakat, valamint a tervezett kerékpárforgalmi létesítmények nyomvonalait.



**6. ábra – TSZT meglévő és tervezett kerékpáros nyomvonalak jelzése**

### **Fejlesztési feladatok:**

- Új közúti kapcsolat kiépítése a Dunán a 11. sz. főút irányába, (korlátozott, engedélyhez kötött (célforgalom számára) használatával)
- Új elkerülő útszakaszok kiépítése Horány eléréséhez, a belső úthálózat tehermentesítése és környezeti ártalmainak csökkentése érdekében
- Kerékpárutak építése az idegenforgalom fejlesztése, a természeti területek megközelíthetősége, az üdülőterületek elérhetősége érdekében.

A település **lakossága igényli** a jobb közlekedés érdekében az **új dunai híd** megépítését.

### **3.2. Vizsgált terület bemutatása**

A vizsgált terület gyakorlatilag teljes egészében lefedi Szigetmonostor belterületét. Ezen kívül kiterjed a szomszédos településekkel való közlekedési kapcsolataira is.

Szigetmonostoron közlekedési területbe tartozik az 1113 sz. ök út bel- és külterületi szakasza, valamint a községi gyűjtőút hálózat. A település legnagyobb problémája a más szempontból előnyös elzártságból fakad. Közúton Budapesti irányból állandó jelleggel csak a tahitófalui hídon keresztül lehet elérni, amijelentős időtöbbletet, és anyagi ráfordítást igényel.

A település régi szándéka új közútikapcsolat létesítése Szentendre illetve a 11. sz. főút felé, mely igényét már az M0 tervezése kapcsán is felvetette.

A tömegközlekedési járatok, busz és HÉV elérése is nehézségeket okoz, amikor a komp illetve kishajó forgalom szünetel a Dunán, ugyanakkor kapcsolatai (munkahely, oktatás, kórházi ellátás, kereskedelem) miatt a település nem nélkülözheti a környező nagyobb települések, Szentendre, Budapest elérhetőségét.

#### **3.2.1 Szigetmonostor alapadatai**

A 2011-es népszámlálás során a lakosok 87,4%-a magyarnak, 0,3% cigánynak, 0,9% németnek, 0,3% szlováknak mondta magát (12,5% nem nyilatkozott). A vallási megoszlás a következő volt: római katolikus 33,9%, református 16,8%, evangélikus 2%, görögkatolikus 0,4%, izraelita 0,2%, felekezeten kívüli 17,8% (27% nem nyilatkozott).

Teljes népessége a 2021. januári adatok szerint 2735 fő. Népsűrűsége 99,74 fő/km<sup>2</sup>. Területe 23,51 km<sup>2</sup>.

### 3.2.2 Szigetmonostor elhelyezkedése

Szigetmonostor Közép-Magyarországi régióban, Pest megyében, a Szentendrei járásban a budapesti agglomerációban található.



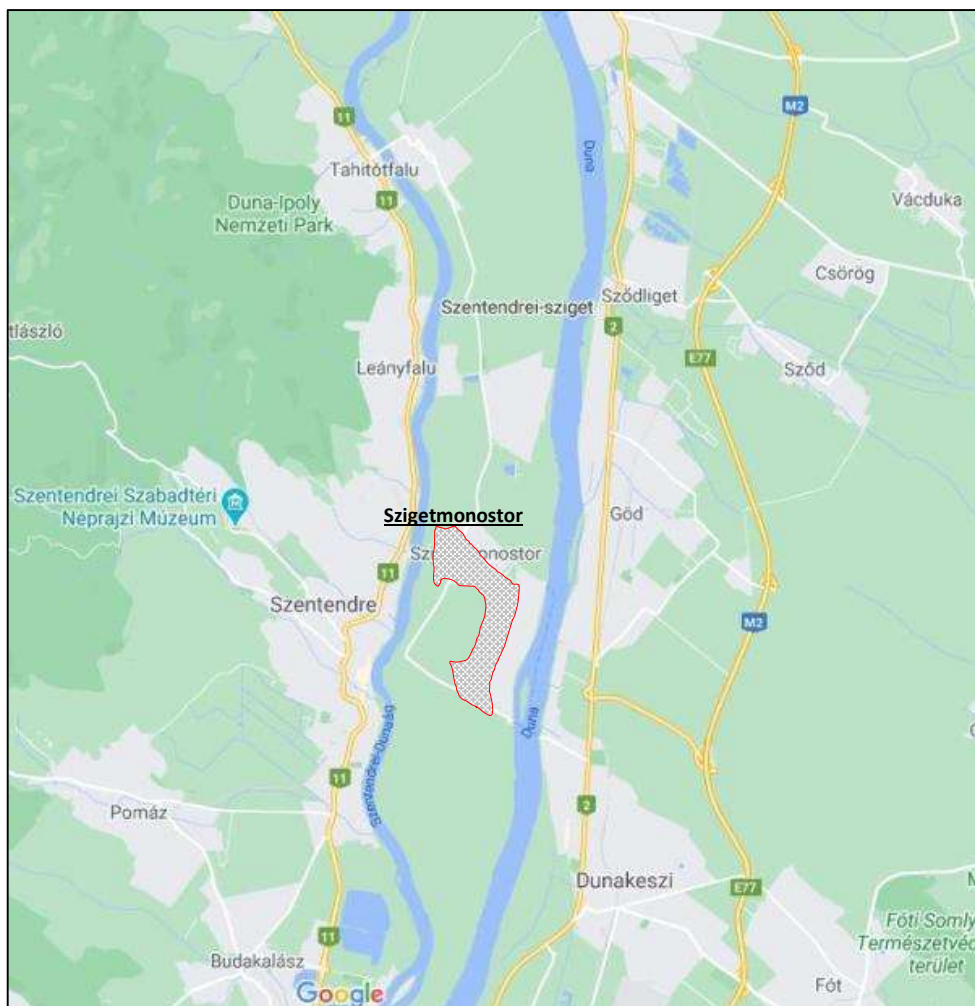
7. ábra - Szigetmonostor elhelyezkedése Pest megyében

A Duna főága és a Szentendrei-Duna által közrefogott Szentendrei-sziget legdélibb települése; főutcája a sziget egyik legfontosabb útjának számító 1113-as közút.

Szigetmonostorhoz tartozik Horány üdülőfalú, valamint a sziget teljes déli része, mintegy 12 kilométernyiészak-dél kiterjedésben.

Szentendre és Leányfalu határvidékével, illetve Dunakeszivel kompjárat köti össze; előbbi a 11 307-es (a túlsáron pedig a 11 308-as), utóbbi a 11 306-os (a túlsáron pedig a 12 301-es) út szolgálja ki. Normál vízállásnál a település személyszállító révjáratokkal Gödről és Szentendre belvárosából is elérhető. Bár áthalad a közigazgatási területén a Megyeri híd is, annak nincs lejárata a Szentendrei-szigetre, így közúton a település csak a Tahitótfaluban található Tildy hídon közelíthető meg.





8. ábra – Szigetmonostor elhelyezkedése a Szentendrei szigeten

### 3.2.3 Szigetmonostor megközelíthetősége

Szigetmonostoron közlekedési területbe tartozik az 1113 sz. ök út bel- és külterületi szakasza, valamint a községi gyűjtőút hálózat.

A település legnagyobb problémája a más szempontból előnyös elzártságból fakad.

Közúton Budapesti irányból állandó jelleggel csak a tahitótfalui hídon keresztül lehet elérni, ami jelentős időtöbbletet, és anyagi ráfordítást igényel. A település régi szándéka új közúti kapcsolat létesítése Szentendre illetve a 11. sz. főút felé, mely igényét már az M0 tervezése kapcsán is felvetette.

A tömegközlekedési járatok, busz és HÉV elérése is nehézségeket okoz, amikor a komp illetve kishajó forgalom szünetel a Dunán, ugyanakkor kapcsolatai (munkahely, oktatás, kórházi ellátás, kereskedelem) miatt a település nem nélkülözheti a környező nagyobb települések, Szentendre, Budapest elérhetőségét.

### 3.2.4 Szigetmonostor domborzati viszonyai

A Visegrádi-szorost elhagyva lényegesen lelassul a Duna folyása, hordalékát lerakja, így alakult ki a 31 km hosszú, átlagosan 3-3,5 km széles Szentendrei-sziget. Felszínét a Duna hordaléka, a víz és a szél formálta. Geológiai sajátossága, hogy a kavicsréteget alul agyag,

felül homok zárja le, s így kiváló vízszűrő, -tisztító szerepet tölt be, ezáltal jó ivóvizet biztosít a fővárosnak, s természetesen a helyi lakosoknak. A sík, alacsonyan fekvő területet a gyakori árvizektől kiterjedt gátrendszer védi.

A Pest megyei Szigetmonostor - a nevéből is adódóan - a Szentendrei-szigeten található. A Duna két túlsó partján, nyugati irányban Szentendre, keleti irányban Göd települések fogják közre. Ősi egyházi település, amely a Duna két ága által védett helyen, sok történelmi vihartól menekült meg, szerencsés földrajzi helyzete okán.

Maga a térség hordaléksziget. A Duna által létrehozott törmelékkúp szétterítése után úgy alakult a rétegződés, hogy azt ősi agyagra rakódott sódert, folyóvízi eredetű homok fedte be, így szinte az egész sziget kiváló vízszűrő térséggé vált az évezredek során. Már a 30-as évektől kezdve innen kapja Budapest az ivóvízszükségletének jelentős részét, a helyiek a parti szűrésű csápos kutakkal juthatnak hozzá.

A szabályozás előtti korszakban a Duna menti térség gyakran volt árvízzel borítva, így maga a település távolabb, a sziget belseje felé alakult ki, a kiemelkedést jelentő homokdombokon. A hosszanti Szentendrei-sziget középső részén helyezkedik el, így közlekedés-földrajzilag eléggé hátrányos helyzetben van.

### 3.2.5 Szigetmonostor története

A sziget egésze, az őskor óta bizonyítottan lakott volt, így Szigetmonostor határa is gazdag különböző korú leletekben. Legrégibb emlékei a rézkorból származnak. Horány közelében a badeni kultúra nyomaira bukkantak. Délkeleti határában vaskori település volt, i.e. 800 körül, ahol temető maradványait is sikerült feltárni.

A római korban a limes frekventált helyeként tartotta nyilván az aquincumi helyőrség, így őrtornyot is létesített a váci Duna-ág partján, a horányi révnél, amellyel szemben a dunakeszi őrtorony volt. Ezt a kettőt a Traianus híd kötötte össze, amelynek egyes pillérei még ma is láthatók a római őrtorony mellett.

A honfoglalás korában Kurszán fejedelem telepedett a szigetre, így halála után Szigetmonostor a Kartal nemzetség birtoka lett.

Tiburc ispán, mint a család ősi sarja 1214-ben alapította meg a településen a Bencés kolostort is, Szent Szalvator néven. Ez a monostor Felső-Göddel szemben épült, a váci Duna ág felőli emelkedőn. Sajnos, ma már alapkövei sincsenek A kolostor alapítójáról először Tiburc monostor, majd Monostor volt a falu neve. A Szigetmonostor elnevezéssel először csak 1867-ben találkozhatunk.

A falu népe már 1521 és 1524 között megismerkedett a reformáció tanaival. Szigetmonostor lakói 1541 táján költöztek a nagy Duna partjáról a község jelenlegi helyére, a török elől menekülve, a református lelkész vezetésével. Az 1546-os összeírásban 5 család, 1559-ben 8 család, 1590-ben már 19 család fizetett adót, a budai defterek alapján. A komáromi várkapitányság közelsége miatt azonban a magyar királyság számára is kellett adózni. Emellett az ellenreformáció megtorló intézkedései miatt is szenvednie kellett, mint jelentős református községnek. Az akadozó adózás miatt, I. Lipót örökáron eladta, Zichy István gróf győri várkapitánynak 1659-ben.

A török uralom végén a megyében mindössze 52 hely maradt lakott, köztük a sziget három települése, Tótfalu, Pócsmegyer és Monostor.

A szatmári béke utáni katolikus ellenhatás eredményeként, megszűnt a református egyeduralom, egyre több szlovák családot telepített be a Zichy család a birtokára, és 1744-ben a református egyházat a bogdányifiliájaként tartották nyilván. A zűrzavaros helyzet a gazdasági tevékenységre is kihatott, mert Zichy Ferenc 1750-ben eladta Monostort Horányi Gábor uraságnak, aki egyre több "pápista lakosokat" kezdett betelepíteni és katolikus templomot is építtetett. Neve a nagy Duna-part birtokain kiépült egykori üdülőttelep (ma már lakóövezet) elnevezésében máig fennmaradt, pedig hírhedt oligarcha volt. A betelepítések eredményeként a falu kettészakadt, a felvég maradt református, az alvén pedig katolikus családok telepedtek le. Ettől kezdve sokáig dúlt a rivalizálás.

1752-ben már felépült a katolikus templom, majd 1768-ban a plébánia. A Horányi család kezéről 1770-ben került át a birtok az Óbudai koronauralom tulajdonába, Mária Terézia úrbéri törvényének szellemében, és egészen 1945-ig állami tulajdon maradt. 1771-ben új református templom épült.

A XIX. században többször volt árvíz, a legnagyobb 1895-ben, amelynek szintjét a református templom falán tábla őrzi (1,20 méter). A korabeli árvízi térkép teljes méretű másolata Szigetmonostor Faluház Térségi Kulturális Központban (Árpád u. 15.) tekinthető meg. Az árvizek ellenére a község fennmaradt és gyarapodott.

A XX. század első évtizedeiben a koronaadalom egy részét megvásárolta Surányi József tanácsos, akinek a nevét a Pócsmegyer melletti üdülőttelep őrzi. Horányban megindult az állami üdülők létesítése és megépítették az Árpád strandfürdőt.

Az I. Világháborúban a szigetmonostori hősi halottak száma 52 fő, a bevonulók száma 387 fő. A Nagyatádi-féle földreform során 34 házhelyet osztottak ki. A két világháború között érezhető gazdasági és kulturális élénkülés kezdődött. A katolikusok és a reformátusok között dúló vallási ellentétek is csitulak. Az 1930-as években épült ki a hajóállomás és megkezdődött a csápos kutak telepítése, Budapest növekvő lakosságának megsokszorozódó vízigényének kielégítésére. A II. Világháborúban nem voltak harcok a közelben, de a váci és a fővárosi csatározások miatt érték belövések a falut.

A II. Világháború háború utáni években, a rendszerváltással járó változások mellett megindult Szigetmonostor infrastrukturális fejlődése, a település - elzártsága ellenére - nem került a sorvadó falvak közé. Az 1961-ben létesített Béke Termelőszövetkezet a település környezetéből is nagy számú munkaerőt alkalmazott, így a falu lélekszáma 1970-re jelentősen megemelkedett. A helyi termelőszövetkezet 1975-ben egyesült a taitótfalui Kék Duna Termelőszövetkezetel, a rosszul végzett gazdálkodás eredményeként azonban megindult az elköltözés a településről.

A falu lakosságának fő foglalkozása a kezdetektől mezőgazdasági jellegű, így mint földesúri birtok (majd állami irányítású térség), a külterjes gazdálkodás válfajait művelték. A község régi címerének is beillő pecséten három szál búza, csoroszllya és ekevas látható. A szántóföldi termesztésben fő termék a búza, árpa, rozs, kukorica. A szőlő jelentősége itt is a múlt századi filoxérajárvány után (1876) csökkent le komoly mértékben. Helyette azonban szerencsésen választották meg az új betelepítést: a málna és a földieper, melyek termesztésével nagyon kevesen foglalkoznak ma már Szigetmonostoron. A terményt lóvontatású kofahajókkal vitték Budapestre, így a helyi lóállomány sokáig jelentős volt. Az elmúlt évtizedekben jelentős infrastrukturális fejlődés történt Szigetmonostoron. Mozi 1967 óta (jelenleg nem működik), orvosi rendelő 1963 óta, fogorvosi rendelő 1971 óta, általános iskola és vízvezeték 1958 óta, utak portalanítása 1965 óta (jelenleg 85 %-os), járdák 1973 óta, futball- és kézilabdapálya 1975 óta van a településen. 1972-ben presszó, 1974-ben húsbolt, 1985-ben önkiszolgáló

bolt létesült, az első községi könyvtár 1975-ben kezdte meg működését. 2009-ben felújításon esett át a Zöldsziget Körzeti Általános Iskola és Művészetoktatási Intézmény, 2010-ben megépült Szigetmonostor Faluház Térségi Kulturális Központ, 2011-ben pedig a Nyitnikék Óvoda korszerűsítése és bővítése is megtörtént.

Műemlék jellegű épület három van Szigetmonostoron (katolikus templom, katolikus plébánia, római kori őrtorony rom).

### 3.2.6 Látnivalók

#### Vízbefultak kopjafája

Szigetmonostor községet 1865. április 6-án rettenetes csapás érte, melyet a mai napig nem felejtett el. A szigetmonostori Nosztalgia Klub által a Kossuth téren emelt kopjafa az akkori tragédia áldozatainak állít emléket.

Ezen a napon a szentendrei szőlőültetvényekről hazatérők 45-en zsúfolodtak be az átkelő ladikba, hogy minél hamarabb hazaérhessenek. A ladik azonban nem sokkal az indulás után felborult és 31 ember a Dunában lelte halálát. A Kopjafa mellett elhelyezett táblán olvasható a 31 áldozat neve és Fejszcs Ferenc akkori református lelképásztor feljegyzése a tragédiáról. A község lakosai minden évben, az április 6.-i évfordulón emlékeznek meg a vízbefultakról.

#### Római kori őrtorony rom

A Dunakeszi révtől 50 méterre található római kori őrtorony maradványai a IV. századból valók. A szakemberek szerint 365 körül épülhetett. Ezekből figyelték a római őrszemek a portyázó jazig és esetleg kvád vagy markomann lovasok közeledtét. Innen, a Duna folyása mentén az egész római határon végighúzódott a limes, a határvédő sánc, amely biztosította Pannónia, az értékes római gyarmat békés életét és munkáját.

#### Nepomuki Szent János szobor

A Fő utcán, a Katolikus plébániával szemben álló, a helyiek által Szent Jánoskának becézett szobrot a 19. században készítették, egy ideig műemléki védettség alatt állt. Renoválását, és a szobor környezetének a rendezését a Katolikus Egyházközség 2009-ben valósította meg.

#### 1848-as emlékmű

Szigetmonostor legújabb látnivalója a Kossuth téren 2005-ben felállított 1848-as emlékmű. Az alkotást Nagy Kristóf szobrászművész készítette.

### 3.2.7 Forgalomvonzó létesítmények

**A legnagyobb kibocsátó terület (lakóterület) és legnagyobb célterület (munkahelyi terület) mellett fontos vizsgálni az egyéb kerékpáros forgalmat vonzó létesítményeket is.**

Jelentősebb kerékpáros forgalmat generáló létesítmények e településen

- közigazgatási intézmények
- oktatási intézmények
- kulturális intézmények
- kereskedelmi egységek
- egészségügyi intézmények, rendelők



#### Egyéb forgalomvonzó létesítmények

- sport- és szabadidős létesítmények
- templomok

Az egyes alcsoportokba tartozó intézmények kerékpáros szokásjellemzői eltérnek egymástól. Mind **turisztikai**, mind **hivatásforgalmi kerékpározás** bonyolódik a jelzett helyszínnek felé. Ezen belül megkülönböztethető a „szolgáltatást nyújtó” és a „szolgáltatást igénybe vevő” lakosok igénye.

Az előbbi csoport, mint munkahely, az utóbbi csoport, mint ügyfél jelenik meg. Az ügyfél csoporton belül is megkülönböztethetőek rendszeresek (oktatás-nevelés), és esetiek (közigazgatás, kultúra, egészségügy).

Az egyes csoportok kerékpár elhelyezési szokásjellemzői is differenciáltak. A létesítményeket munkahelyként használók, valamint a vendégek közül a rendszeres használók (jellemzően oktatás- nevelés) hosszabb időtartamú (jellemzően 4-6-8 óra), míg a létesítményeket eseti jelleggel vendégként felhasználók rövidebb időtartamú (jellemzően 1-2 óra) kerékpár elhelyezési igényt generálnak.

A két markánsan elkülönülő igény kielégítése – jelentősebb mennyiségű kerékpár esetén – megbontható. A hosszabb időtartamú tárolás („várakozás”) esetén igényként merül fel az eső elleni védelem, a rövidebb időtartamú tárolás („megállás”) esetén prioritása a legközelebbi elhelyezésnek van a bejáratnál.

#### Igazgatás, intézmények:

1	Polgármesteri Hivatal	Fő u. 26.
2	Nyitnikék Óvoda	Szabadság tér 5.
3	Szigetmonostor faluház	Árpád u 15.
4	Zöld Sziget Általános iskola	Mártírok z. 25-27
5	Szigetmonostori Bölcsöde	Füzeserdő u 2.
6	Posta	Mártírok u. 13.
7	Orvosi rendelő, fogorvos	Mártírok u. 5.
8	Gyógyszertár	József Attila u. 25.
9	ATM, OTP automata	Estika u. 2.
10	ATM Takarékszövetkezet	Ady E. u.4.
11	Polgárőrség, Körzeti megbízott	Árpád u. 14.



<b>Polgármesteri Hivatal</b>		<b>Bölcsőde</b>
		
<b>Körzeti Megbízott, Tűzoltóság</b>		<b>Gyógyszertár</b>
		
<b>Nyitnikék Óvoda</b>		<b>Faluház</b>
		
<b>Posta</b>		<b>Takarékszövetkezet</b>







#### Szolgáltatók:

12	Fanczal Gépkocsi kölcsönző	Damjanich u 16.
13	Full Szerviz Szépségszalon	Köztársaság u. 6.
14	Kerékpárszervíz,	
15	Autószerelő	

#### Sport- és szabadidő:

16	Sportpálya	
17	Monostori Lovasfarm	
18	Roselovarda	
19	Szeles Vágta Egyesület	
20	Játszótér	
21	Szabadstrand	
22	SZIV SEcsónakház	



		
<b>Sportpálya, Játsszótér</b>		<b>Monostori Lovarda</b>
		
<b>Szeles Vágta Egyesület</b>		<b>Szabadstrand</b>
		
<b>SZIV SE csónakház</b>		<b>Orgona u-I játszótér</b>

### Boltok, Piacok:

23	Nemzeti dohánybolt	Rév u.
24	COOP élelmiszerbolt	Szabadság tér 1.
25	Hentes, Pékség, Zöldséges	Ady E u 6
26	Italdiszkont	Zrínyi u 2
27	Nemzeti dohánybolt	Kossuth u 19/a
28	Sziget Kávézó	Rév u 1.
29	Önért Közért	Vadvirág u
30	Sarki Csemege	Kossuth tér. 8
31	Vegyes Élelmiszer	Kossuth u 19/a
32	TÜZÉP	Hrsz 225

33	Sziget Virága	Mátyás király tér
34	Lujza Bazár	Ady E u 11
35	Gazdabolt	Ady E u 10.
36	Termelői piac	
37	Monostor Borház	Damjanich u 41.



**Nemzeti dohánybolt**



**COOP élelmiszer**



**Sziget Virága virágüzlet**



**Lujza Bazár**



**Vegyeskereskedés**



**Zöldség. Gyümölcs**



		
Sarki közért		Piactér
		
Gazdabolt		Önért közért

#### Közlekedés:

38	Horány-Dunakeszirév	
39	Gödi rév	
40	Határcsárdai komp	
41	Szentendrei rév	
42	Buszmegálló	

		
Személykomp		Horány-Dunakeszirév



### Látnivalók:

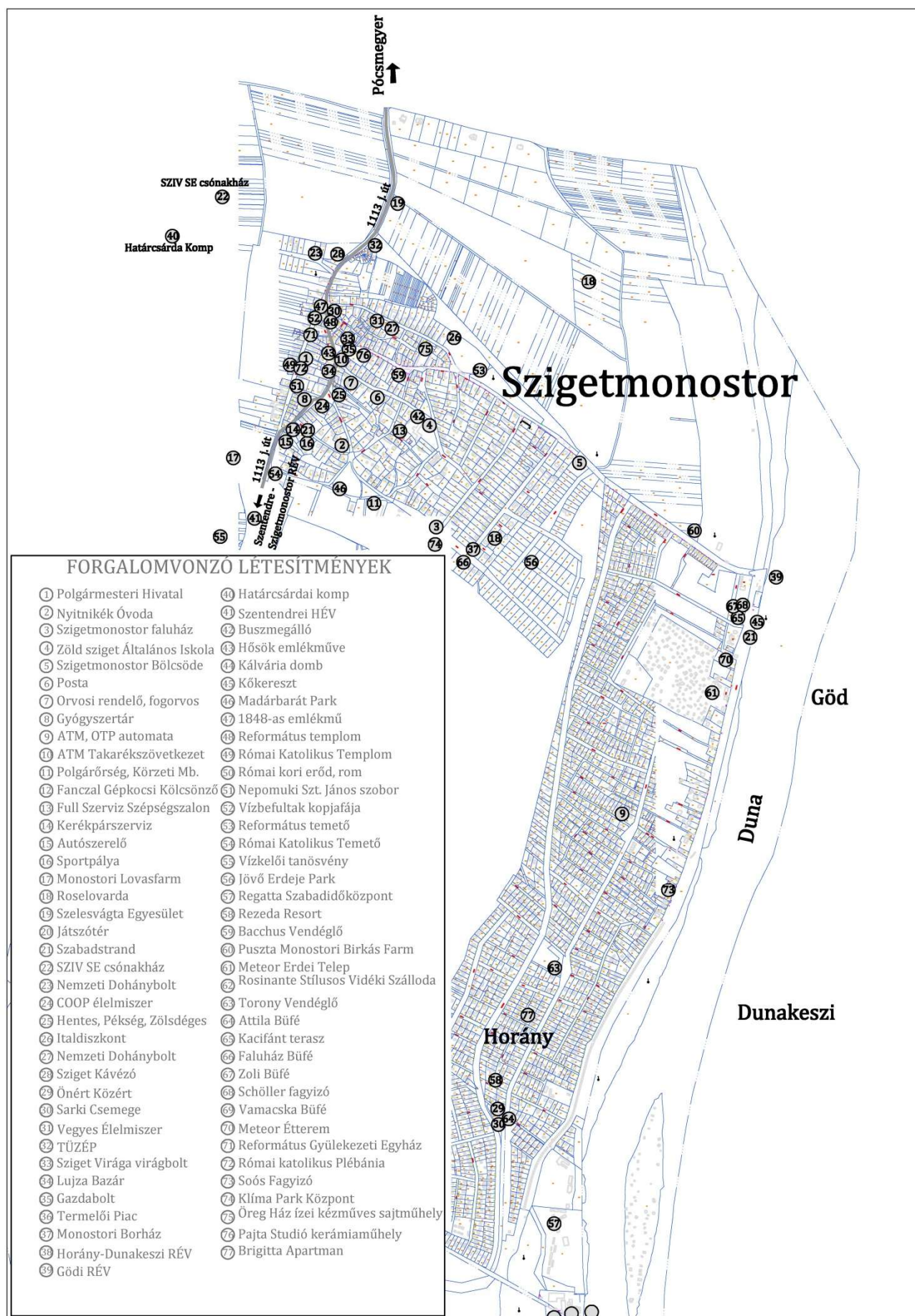
43	Hősök emlékműve	Szabadság tér
44	Kálvária domb, Régi temető	Fő u. hrsz 94/1
45	Kőkereszt	Nagyduna sétány
46	Madárbarát park	Madách tér hrsz 632/1
47	1848-as emlékmű	Kossuth tér
48	Református templom	Fő u 16.
49	Római katolikus templom	Fő u 39.
50	Római kori erőd, rom	
51	Nepomuki Szent János szobor	Fő u 40
52	Vízbefútlak kopjafája	Kossuth tér
53	Református temető	Zrínyi u hrsz 656
54	Római katolikus temető	Fő u hrsz. 94/2
55	Vízkeleti Tanösvény	
56	Jövő Erdeje Park	

### Turizmus, vendéglátás, szállás:

57	Regatta Szabadidőközpont	Part u 16.
58	Rezeda Resort	Rezeda u 27
59	Bacchus Vendéglő	Petőfi Sándor u 19
60	Pusztá Monostori Birkás állatfarm	
61	Meteor Erdei Telep	Nagyduna sétány 84
62	Rosinante Stílusos Vidéki Szálloda	hrsz 057/2
63	Torony kertvendéglő	Vadvirág u 41
64	Attila Büfé	Vadvirág u hrsz 2190/b
65	Kacifánt terasz	Nagyduna sétány 89
66	Faluház büfé	Árpád u 15
67	Zoli büfé	Nagyduna sétány hrsz 952
68	Schöller fagylatozó	Nagyduna sétány 89
69	Vasmacska büfé	Dunakeszi rév
70	Meteor étterem	Nagyduna sétány 83
71	Református Gyülekezeti Ház	Fő u 20.
72	Római Katolikus Plébánia	Fő u 38.
73	Soós Fagylatozó	Nagyduna sétány 59
74	Klíma Park Központ	Faluház



75	Öreg Ház Ízei, kézműves sajtóműhely	Deák F. u 24
76	Pajta Stúdió kerámia műhely	Petőfi S u 3.
77	Brigitta Apartman	Horánygyöngye 19.
		
<b>Kacifánt büfé</b>		<b>Toronykert vendéglő</b>
		
<b>Vacmacska büfé</b>		<b>Schöller fagyizó</b>
		
<b>Római katolikus plébánia</b>		<b>Református templom</b>



9. ábra – Forgalmvonzó létesítmények Szigetmonostoron



### 3.2.8 A kerékpáros közlekedés szerepe

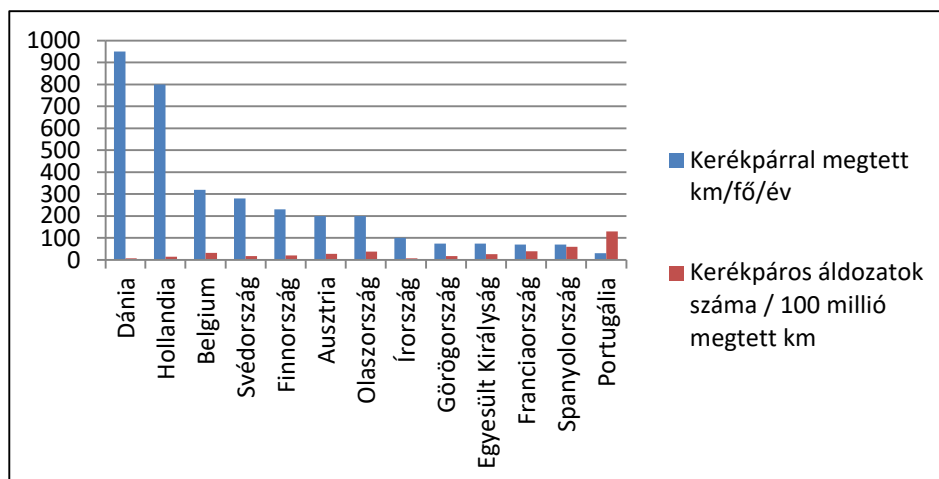
Napjainkban közel 1 milliárd kerékpárt használnak világszerte közlekedésre, szállítási, szabadidős és sportcélokra. A mai világban a kerékpár az egyéni közlekedés leghatékonyabb módja (egy kilométer kerékpározás: 92,09 kJ, gyaloglás: 261,63 kJ, autózás: 4,83 MJ energiát igényel átlagosan).

Légszennyezést érintő kibocsátása a motorizált járművekhez képest gyakorlatilag nulla. Azokban az országokban, ahol a kerékpározás az egyéni közlekedésnek nem a legfontosabb eszköze, önálló kerékpárutakat építenek használói számára. Az Európai Kerékpárszövetség törekvése, hogy ezeket a közúti és vasúti transzeurópai közlekedési hálózatok rendszeréhez hasonlóan az EuroVelo hálózat kontinentális szinten is összekösse. Megfelelő infrastruktúra, legfőképp kerékpárút-hálózat vagy hálózatszerű kerékpározásra alkalmas utak híján a városi kerékpározás és az emberek kerékpárra szoktatása nehézségekbe ütközik.

Az elmúlt évtizedben számos alkalommal nyert bizonyosságot, hogy azon városokban és településeken ahol a kerékpárosok száma nő, ott a kerékpározás biztonsága is növekedésnek indul. Nem igaz tehát azon félelem, hogy ahol több a kerékpáros ott a kerékpárosok biztonsága kisebb. Nem szabad azon tényt sem figyelmen kívül hagyni, hogy a kerékpározásnak számos jótékony hatása van az emberi szervezetre, az emberek életminőségére. A kerékpározásra való hajlandóságot elsősorban szemlélet formálásával lehet elérni, ezt ki kell egészíteni kerékpáros barát utak építésével, kialakításával, mellyel a kerékpározás mellett döntő emberek többségének a biztonságérzetét növelhetjük. A kerékpáros biztonság növekedése ösztönző erőként jelenik meg a társadalomban.

Európában a jelentősebb arányú kerékpáros közlekedéssel bíró országok kevésbé kockázatosnak bizonyulnak a biciklisek számára. Dániában, ahol az egy emberre jutó kerékpárral megtett kilométerek átlaga évi 900 felett van, sokkal biztonságosabb a tekerés, mint például Portugáliában, ahol ez az érték csupán 30 kilométer körüli. Az alábbi táblázat mutatja a környező országok kerékpárral megtett km és a kerékpáros áldozatok számának arányát, mely jól szemlélteti, hogy a magas átlagos megtett km nem jelenti a balesetek és áldozatok magas számát.

Ország	Kerékpárral megtett km/fő/év	Kerékpáros áldozatok száma / 100 millió megtett km
Dánia	950	8
Hollandia	800	15
Belgium	320	32
Svédország	280	17
Finnország	230	21
Ausztria	200	28
Olaszország	200	38
Írország	100	8
Görögország	75	17
Egyesült Királyság	75	26
Franciaország	70	40
Spanyolország	70	60
Portugália	30	130



10. ábra - Európai viszonylatok megtett kerékpár km és balesetek aránya

**Mindez azt jelenti, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztését nem szabad, hogy gátolja a kerékpáros balesetek számának növekedésétől való félelem.**

### 3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete

Annak megállapítása, hogy a terület kerékpározhatósága megfelelő vagy sem, nagymértékben függ a beavatkozási területen található úthálózat, belső utak burkolatának minőségétől és szélességétől.

Egy terület kerékpározhatóságát az utak szélessége, minősége határozza meg. Szigetmonostor esetében megállapítható, hogy a település főbb útjainak állapota, burkolatának minősége átlagos, azaz kerékpározásra alkalmas.

Természetesen a településeken belül találhatóak olyan területek, utcák, melyek burkolata rosszabb minőségű burkolt út, burkolatlan út, vagy nem megfelelő szélességük miatt nem alkalmas a kerékpározás számára. A tervezett fejlesztések esetében kerékpáros nyomvonalak kialakításánál a megfelelő szélességű, és burkolatú utakat vették figyelembe

#### 3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

Ahogy korábban említettük a **beavatkozási területnek a település teljes belterületi szakaszát tekintjük**. A település kerékpárforgalmi létesítményekkel sajnos kevésbé ellátott, bár a **2020-ban a Monostori úton megvalósított nyitott kerékpársáv**, valamint az **árvízvédelmi töltésen kialakított kerékpáros nyom**, mely egészen a Dunakeszi kompig megvalósult jelentős előrelépést jelentett a település kerékpáros életében.

Kiépített kerékpáros hálózatról azonban még nem beszélhetünk a település esetében. A már meglévő kerékpáros létesítmények összefüggő hálózattá egyelőre nem állnak össze, számos összeköttetés, kapcsolat akár a szomszéd településekkel, akár a településen belül hiányzik.

Ezen hiányosságokat azonban a település vezetése időben felismerte, és megkezdte a kerékpáros kultúra fejlesztésének tervezési feladatait.

A települést nyugatról érinti a meglevő kerékpáros hálózat észak-dél irányú EuroVelo 6 nyomvonal. A nyomvonal azonban felújításra szorul, a jelenleg érvényben lévő műszaki követelményeknek nem felel meg teljes mértékben.

Az EuroVelo, teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat az Európai Kerékpáros Szövetség terve 12 hosszútávú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítására. Ezen utak teljes hossza több mint 60 000 km, melyből több mint 20 000 km már elkészült.

Az EuroVelo utak hasonló elképzeléseket tükröznek, mint az Egyesült Államokban a Greenway projektek, például az EastCoastGreenway. Az EuroVelo utakat az egész kontinenst átszelő kerékpártúrákra tervezik, a már meglevő kerékpárutak összekötésével.

Természetesen ezeket az EuroVelo útvonalakat a helyi kerékpáros forgalomban is igénybe lehet majd venni. Magyarországon két **EuroVelo útvonal halad át, az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig futó EV6, illetve az EV11.**

A kormány külön határozatban rögzítette az EuroVelo 6-os útvonalának Dömös és Szentendre közötti fejlesztését. Ennek értelmében az útvonala a Szentendrei-szigeten keresztül halad a Dömös-Visegrád-Kisoroszi – Tahitótfalu – Pócsmegyer – **Szigetmonostor**-Szentendre vonalon.

2013. decemberében a Specialterv – Trenecon – Tura Terv elkészítette a **„Hivatásforgalmi, hálózatba illeszthető kerékpárutak fejlesztésének előkészítése EuroVelo6 kerékpárútvonal északi szakaszán (Rajka-Budapest közig.határ), illetve Budapest déli határáról a fővárosi agglomerációban,,** című Döntéselőkészítő tanulmánytervet.

Ezt követően az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárút Szigetmonostort érintő nyomvonalára több változat is készült, de **2023. augusztusában az UNITEF' 83 Zrt. már engedélyezési terv szinten is kidolgozta a Szigetmonostor belterületén áthaladó EUROVELO 6 nyomvonalát,** melynek részletei a későbbi fejezetekben még bemutatásra kerülnek.

### 3.3.2 Közutak forgalom nagysága

Szigetmonostort a Szentendrei-szigetet teljes hosszában feltáró, 1113. főút köti össze a sziget többi településével. A 2x1 sávós főútról a Kossuth u. – Zrínyi u. – Monostori u. útvonalon lehet elérni Horány településrészt.

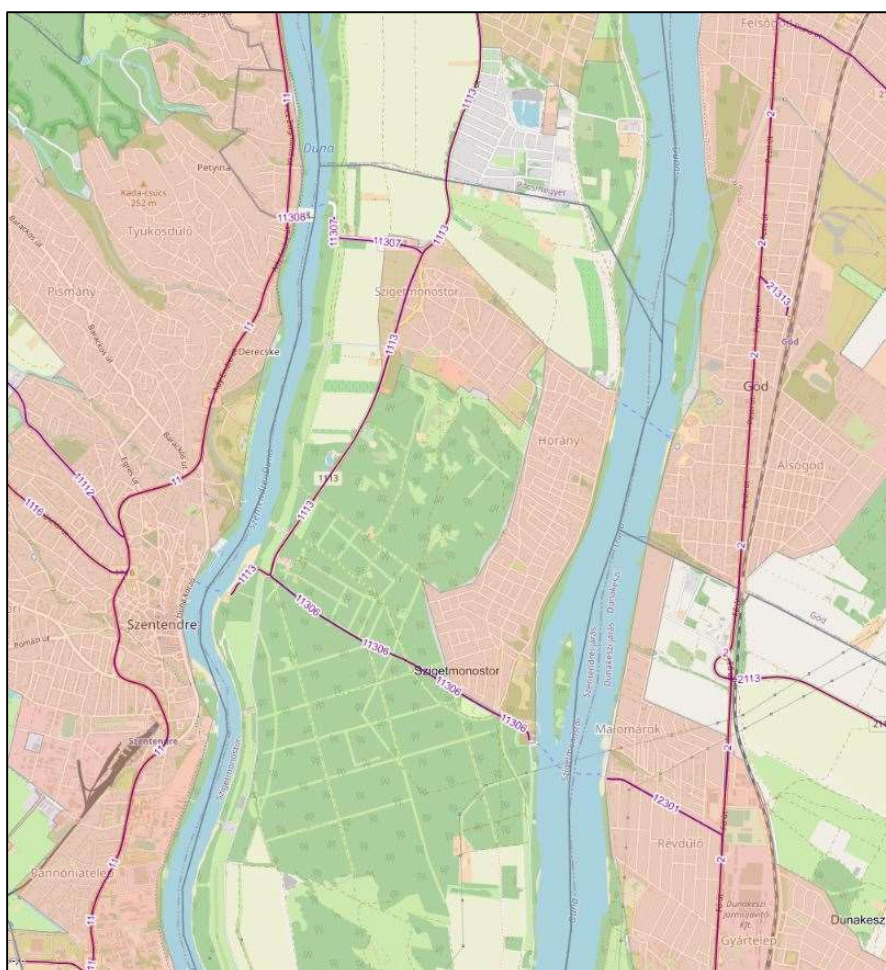
Az 1113-es számú közút egy négy számjegyű, 21 kilométeres hosszúságú mellékút Pest megyében. A Szentendrei-sziget legfontosabb útja, a mintegy 30 kilométer hosszúságú dunai sziget nagyjából kétharmadán húzódik végig; a szigetnek az út által érintett szakaszain jóformán nincsenek is lakott településrészek, ez alól gyakorlatilag csak Horány számít kivételnek.

Szigetmonostor központjától délre indul, a Szentendre–Szigetmonostor-kompjárat lehajtójától. Végig nagyjából a Szentendrei-sziget hossz tengelyével párhuzamosan, attól kicsit nyugatra húzódik, tehát Tahitótfaluig a jellemző iránya körülbelül északi, onnan tovább északnyugati.

Körülbelül 3 kilométer után éri el Szigetmonostor központját, ott ágazik ki belőle nyugat felé a Leányfalu–Szigetmonostor-kompjáratához vezető 11307-es út, majd Pócsmegyer területén, ugyancsak nyugat felé a 11313-as út, amely a Leányfalu–Pócsmegyer-kompjáratához vezet, egyben a falu főutcája is. Egyéb országos közút nem található a településen.

A település tömegközlekedési kapcsolatait a Volánbusz Zrt. által üzemeltetett autóbuszok jelentik. A szigetet kelet-nyugati irányban átszelő Szentendrei utca köti össze a Szentendre felé, valamint Dunakeszi felé átjáró kompjáratokat.

A 1113. főúttól elválasztott gyalogos- és kerékpárút vezet az árvízvédelmi töltésig. A párhuzamos úton kerékpárforgalmi korlátozás van érvényben. A településen a Vadvirág utca nyomvonalán kerékpárnyom került korábban felfestésre. Ennek hálózatba történő csatlakozása jelenleg nem megoldott. Más kerékpáros létesítmény Szigetmonostor belterületén nem található.



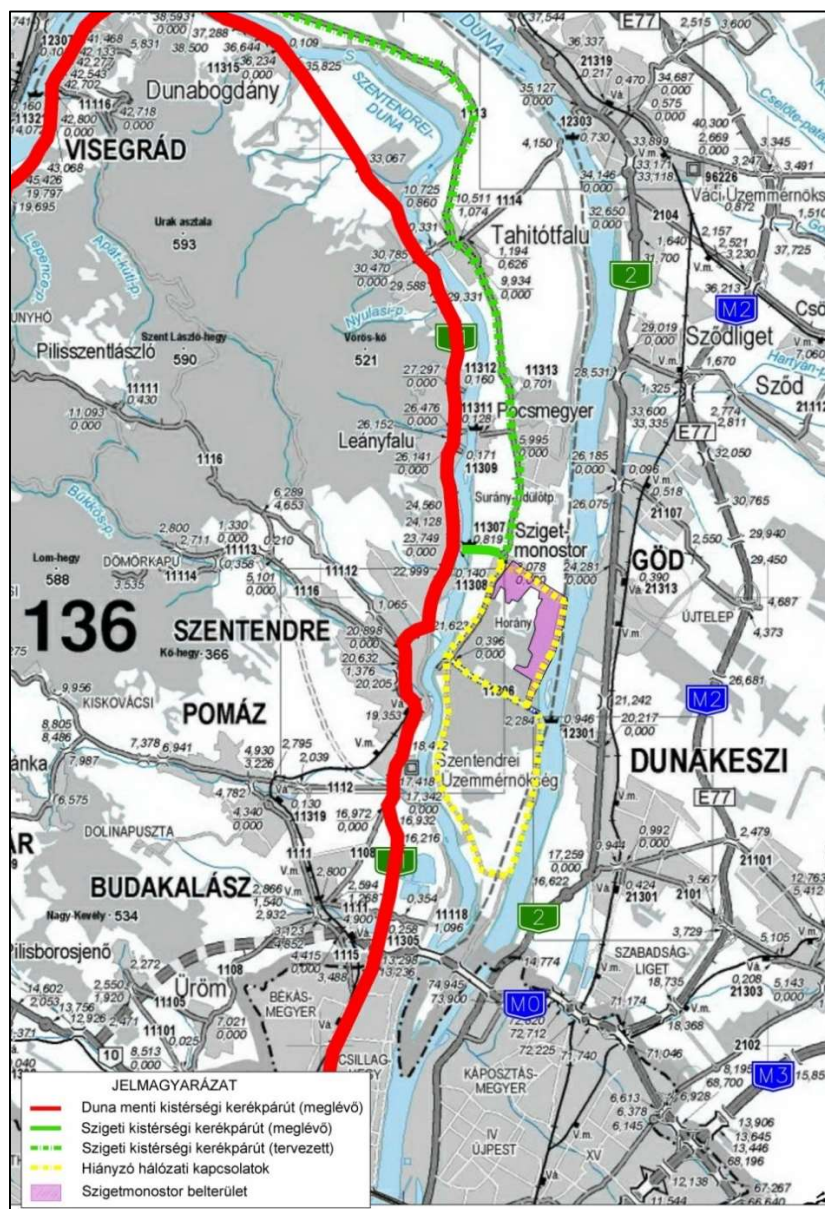
11. ábra – Szigetmonostor közúti kapcsolatai



### 3.3.3 A hálózati folytonosság hiányai

A térség kerékpáros hálózatát kistérségi kerékpárutak alkotják. Egyik ilyen meglévő kistérségi kerékpár nyomvonal a **Duna menti kistérségi kerékpáros nyomvonal**, mely Szentendrét érintően a 11. sz főút mentén halad. Ez kapcsolódik a Szentendre – Szigetmonostor komphoz vezető út nyomvonalán már meglévő kerékpáros útvonalhoz, mely Szigetmonostort a 11307 sz. úton éri el és csatlakozik a Fő utcához (**Szigeti kistérségi kerékpáros nyomvonal**).

Szigetmonostor belterület irányába, valamint **Pócsmegyer felé meglévő kerékpáros létesítmény nem található**. A 11307 j. út és Fő utca kereszteződésétől **tervezett a Szigeti kistérségi kerékpáros nyomvonal folytatása**. Pócsmegyer felé a Szigeti út nyomvonalán, míg Szigetmonostoron a Fő utca - Rákóczi utca – József Attila utca – Fő utca nyomvonalán tervezett ezen kistérségi kerékpáros nyomvonal. **Szigetmonostor belterületén pedig nincs hálózatként működő kerékpáros nyomvonal.**



12. ábra Kistérségi kerékpáros nyomvonalak

### 3.3.4 –Meglévő korlátozott sebességű övezetek, Egyirányú utak

Szigetmonostor belterületén több korlátozott sebességű övezet, és egyirányú utca található. Az egyirányú utcák kialakítása során a kerékpárosok korlátozására nem került sor, azaz az egyirányú gépjárműforgalmú utak esetében a kerékpározás mindkét irányba megengedett, melyet kiegészítő táblák jeleznek.

Korlátozott sebesség (30km/h) került kijelölésre az alábbi utcákban:

- Nagyduna sétány Szentendrei út és Orgona utca közötti szakasz
- Szabadság tér
- Nagyduna sétány Boglárka utca és Meteor étterem közötti szakasz

Egyirányú gépjárműforgalmú utcák:

- Wien János utca
- Árpád út (Madarbarát parknál)
- Nagyduna sétány (Szentendrei úttól az Orgona utcáig)
- Rózsa utca (Vadrózsa és Horánygyöngye u. között)
- Martírok útja
- Köztársaság u.

Az egyirányú gépjármű forgalommal korlátozott utcák esetében jellemzően a kétirányú kerékpárforgalom megengedett.



Martírok útja egyirányú út  
kétirányú kerékpáros forgalom



Köztársaság u. egyirányú út  
kétirányú kerékpáros forgalom



Füzeserdő u. egyirányú utca



Nagyduna Sétány (Parti út) egyirányú gépjármű  
forgalom kétirányú kerékpáros forgalom

### 3.3.5 Domborzati kötöttségek

A Dunamenti síkságon elhelyezkedő Szentendrei-sziget Érzékeny Természeti Terület természetföldrajzilag az Alföld észak-nyugati kapuja. Mai formáját a szél és a Duna évezredes munkája alakította ki. A terület vízviszonyait ma is döntően a Duna határozza meg. A szigeten, Szigetmonostoron található Budapest legfőbb vízbázisa: parti szűrési kútjai napi hatszázezer köbméter kristálytiszt ivóvízzel látják el a fővárost és a közeli településeket. E vízbázis védelme rendkívül fontos, hiszen elég azt egyszer elszennyezni, hogy emberi fogyasztásra alkalmatlanná váljon. A Szentendrei-sziget és környéke - különleges adottságainak és elhelyezkedésének köszönhetően - kiemelkedő természetvédelmi, vízbázisvédelmi és rekreációs funkciókkal bíró rendkívül értékes, érzékeny terület.

A Szentendrei-sziget és a Duna bal partja (Területe kb. 7000 hektár. Szabadon látogatható, kivételt képez néhány kisebb, szigorúan védett terület a Szentendrei-szigeten.) A nemzeti parknak ezek a részei meglehetősen zavartak, hiszen alig pár kilométerre fekszenek Budapest északi határaitól, ezért a fővárosiak kedvelt kiránduló- és pihenőhelyül szolgálnak.

Igazán természetes állapotú területek csak foltokban, általában a Duna part menti sávjaiban találhatók. A nemzeti park ezek védelmén túl a páratlan tájképi, és történelmi értékek védelmét látja el.

Kerékpárral több helyen is át lehet kelni a Szentendrei-szigetre, autóval csak Tahitófalunál, vagy a váci, dunakeszi, határcsárdai révvel.

A sziget egészének környezeti minősége igen fontos kérdés, mert mélyfúrású kútjai a környék és Észak-Pest vízellátásának alapját adják. Ezért a környezet, és a sziget kis falvai (Kisoroszi, Tahitófalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor) is, amelyekben egyébként több régi, a népi építkezés elemeit magán viselő parasztház, békés kis utcák, templomok találhatók, tisztábbak, rendezettebbek, mint az országos átlag.

Az eredeti állapotokat idéző természeti környezet már csak foltokban lelhető fel, ezek között azonban néhány igen értékes is van. A védett területek alapvetően két részre oszthatók: a vízparti nedves társulások, és a sziget belsejének száraz gyeptársulásai.

A vizes területek part menti sávok, félszigetek, kis partközeli szigetek, tocsogók, a Duna rövidke holtágai, kis zátonyok elsősorban a Tahitófalut a váci révvel összekötő műúttól északra, illetve a sziget déli, Szentendre alatti szakaszán találhatók. Ezeken a területeken rekettyés fűz-nyár ligetek, tocsogós füzesek alkotnak kisebb-nagyobb foltokat.

A terület madárvilága gazdag, több mint ötven madárfaj fészkel a szigeten, gyakoriak a parti madarak, a récék, a kárókatonák, a szürke gémek, a nagyκόcsagok, a jégmadár. Télen pedig az északról jött vendégek bukók és bukórécék több faja népesíti be a partot.

A sziget igazi természeti értékei azonban a belső részek homokos foltjai, rajtuk az alföldi pusztákat idéző homokpusztagyepekkel. Sajnos a beépítések miatt ezek a természetet közelítő társulások egyre kisebb területre szorulnak vissza, ezért többségük szigorúan védett, csak a földutakon járható be (a sziget északi részén a Kecskés-szigettel egy magasságban, illetve délen, Suránytól északra, és a déli szigetcsücskön találhatók ilyen területek). Ezek az árvalányhajás, esetenként kisebb buckákkal tagolt száraz gyepek olyan



ritkaságokat rejtenek, mint a magyar szegfű, az agárkosbor, a gyíkhagyma, a fekete kökörcsin, a naprózsa, a homoki kikerics, és a fokozottan védett csúdfű.

### 3.3.6 Baleseti helyzet

A 2014-2020 időszakban bekövetkezett balesetek adatait a WEB-BAL adatbázisában szereplő baleseti adatok alapján dolgoztuk fel. Az adatokat a teljes 1113 jelű útszakaszra valamint a 11306 jelű útszakaszra lekértük.

Szigetmonostor esetében az elmúlt 6 évben **nem történt halálos kimenetelű baleset**. Az elmúlt 6 évet tekintve a 1113 jelű út Szigetmonostort érintő szakaszán **2 személyi sérüléssel járó balesetet regisztráltak**, melyek közül **2014. májusban történt 1 súlyos sérüléssel járó kerékpáros baleset**. A 11306 jelű úton személyi sérüléssel járó regisztrált baleset nem volt.

#	Baleset ideje	Megye (KSH)	Város	Közü száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyosan s.	Könnyen s.	Baleset fajta	Út alakzat	Baleset típusa	Részvevők száma	Utca
1	2014.05.10 8:40	Pest	Szigetmonostor	1113	2+683	súlyos sérüléses	0	1	0	kerékpáros baleset	egyeses útvonal	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA	2	2. József Endre
2	2014.09.8 3:50	Pest	Tahitótfalu	1113	9+960	könnyű sérüléses	0	0	0	egy járműves baleset	utkanyarulat	Pályaelhagyás járművel kanyarban, Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	3	3. Béke
3	2015.01.10 9:55	Pest	Pócsmezgyer	1113	5+614	könnyű sérüléses	0	0	0	2 keresztező gépjárművek balesete	utkanyarulat	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen	2	2. Béke
4	2015.03.8 9:05	Pest	Tahitótfalu	1113	8+916	könnyű sérüléses	0	0	0	1 gépjárművek utoléréses balesete	egyeses útvonal	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA	2	2. Dózsa György
5	2016.05.27 13:45	Pest	Tahitótfalu	1113	9+960	könnyű sérüléses	0	0	0	1 kerékpáros baleset	utkanyarulat	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon és szélárd	1	1. Táncsics Mihály
6	2017.06.7 19:15	Pest	Tahitótfalu	1113	11+200	könnyű sérüléses	0	0	0	1 segédmpk baleset	egyeses útvonal	Egyenes úton, szembe haladó járművek összeütközése, felzési és forgalmi sáv váltás	2	2. Ifjússág
7	2017.09.9 18:35	Pest	Szigetmonostor	1113	3+075	könnyű sérüléses	0	0	0	1 szembe haladó gépjárművek balesete	egyeses útvonal	Egyenes úton, szembe haladó járművek összeütközése, felzési és forgalmi sáv váltás	2	2. Ifjússág
8	2018.08.11 9:28	Pest	Tahitótfalu	1113	10+710	súlyos sérüléses	0	1	0	0 kerékpáros baleset	utkanyarulat	Egyéb, azonos irányba haladó járművek	2	2. Széchenyi
9	2018.12.24 21:38	Pest	Kisoroszi	1113	20+350	könnyű sérüléses	0	0	0	1 gyalogos baleset	egyeses útvonal	Gyalogos elütése, a gyalogos az úttesten halad, a jármű menetirányával ellentétes	2	2. Hósk
10	2019.02.27 10:00	Pest	Tahitótfalu	1113	10+568	súlyos sérüléses	0	1	0	0 egyéb baleset	utkanyarulat	Gyalogos elütése útkereszteződésen kívül	1	1. Hósk

Kiválasztott szűrés feltételek:  
 • Választott adatbázis = KKK adatbázis  
 • Idő intervallum = 2013.01.01 00:00 - 2020.05.31 23:59  
 • Közü száma és betűjele = "1113"  
 • A baleset helye = "lakott területen"  
 • Megye (KSH) = "Pest"

13. ábra 1113 j. út személyi sérülésekkel járó balesetek (2013-2020)



14. ábra Szigetmonostor baleseti térkép (2013-2020)



Tekintettel arra, hogy az adatbázisokban csak az országos közutak baleseti adatait regisztrálják, így az önkormányzati utak, gyűjtőutak, lakóutcák baleseti adatai nem ismertek, azonban **kikérdezés alapján baleseti gócpontok a településen belül jelenleg nincsenek.**

### 3.3.7 *Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények*

Szigetmonostoron a kerékpárhasználat jelenleg elterjedt közlekedési mód, és egyre jelentősebb közlekedési eszközként jelenik meg. A kerékpáros forgalom a település lakosságához viszonyítva közepesnek mondható, azonban emelkedő tendenciát mutat, a kerékpározásra egyre nagyobb igény mutatkozik.

A településen a kerékpárt, mint közlekedési eszközt a lakosság nagyrészt a településen belüli kerékpárforgalmi létesítmények megközelítésére használják, de igen **jelentős a sziget adta lehetőségekből fakadó turisztikai célból történő kerékpározás**, és a szomszédos Tahitótfalu, Pócsmegyer, Szentendre, Dunakeszi, Göd felé történő hivatásforgalmi kerékpározás is.

Kerékpárforgalmi létesítmények azonban a településen továbbra is kisebb mértékben találhatók.

**A meglévő kerékpáros létesítmények az alábbiak:**

- Rév utca Határcsárdai rév-hez vezető rövid szakaszán kiépített önálló kerékpárút,
- Vadvirág utcában felfestett kerékpáros nyom,
- Monostori – Zrínyi úton kiépített nyitott kerékpársáv,
- Nagyduna sétányon felfestett kerékpáros nyom,
- Kossuth tértől a Rákóczi úton keresztül a Mátyás király térig felfestett kerékpáros nyom
- Petőfi utca Zrínyi útig felfestett kerékpáros nyom

Fentieken kívül kialakított önálló kerékpárút, kerékpársáv, vagy kerékpáros nyom nincs a településen.

Kerékpártárolásra, illetve kerékpárparkolásra megfelelően kialakított kerékpártámaszok a Nagyduna sétány mentén a gyalogos és kerékpáros komp kikötőnél található, ahol kb. 50 férőhelyes fedett kerékpárparkoló került kialakításra.

Hasonlóan nagyobb mértékű, akár hosszabb akár rövidebb idejű kerékpártárolásra alkalmas kerékpáros parkolók nincsenek a településen. A forgalomvonzó létesítmények közvetlen közelében, pld. piac, gyógyszertár, iskola, óvoda megtalálhatóak kerékpártámaszok, azonban ezek száma nem mindenhol megfelelő.



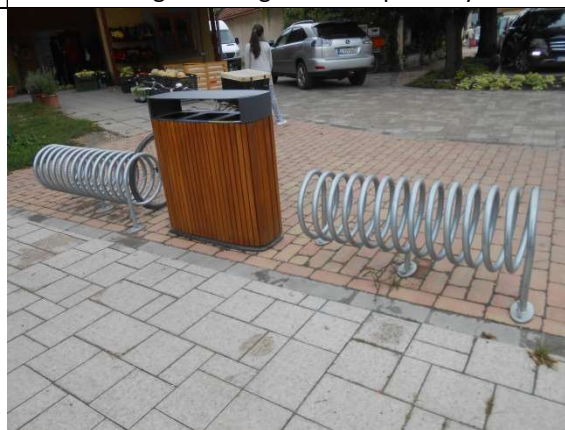
Nagydunasétány FEDETT kerékpárparkoló



Vadvirág utca meglévő kerékpáros nyom



Vacsmacska büfé előtti kerékpártámaszok



Madách tér zöldséges előtti kerékpártámaszok



Gyógyszertár előtti kerékpártámaszok



Madách tér piac melletti kerékpártámaszok



Zrínyi út nyitott kerékpársáv



Monostori út nyitott kerékpársáv



Nagyduna sétány kerékpáros nyom	Parti út kerékpáros nyom
Orgona u-l játszótér kerékpártámaszok	Zrínyi utca temető előtt kerékpártámaszok

### 3.3.8 Értékelés és problématérkép

#### Hiányzó vagy elavult kerékpártámaszok:

A településen számos kereskedelmi, szolgáltató létesítmény és intézmény található, melyek közül vannak olyanok, melyek kerékpártárolására alkalmas eszközökkel nem, vagy nem megfelelő minőségben felszereltek. Ezek felülvizsgálata mindenképpen javasolt, és megfelelő számú és kivitelű kerékpártámaszokkal kiépítendőek.

Ennek első körös felülvizsgálatát követően 2020-ban a Zrínyi utca mentén található temető környezetében kiépült kerékpár tárolási lehetőség, Ugyanez megvalósult az Orgona utcai játszótér közelében is.

A Dunakeszi komp környezetében található Vasmacska terasz előtt a kiépített kerékpártámaszok elavultak, azok fejlesztése cseréje javasolt.

#### Hiányzó hálózati kapcsolatok

Korábbi fejezetekben már rögzítésre került, hogy a településen hálózati jellegű kerékpáros nyomvonal nem található. A Duna menti kistérségi valamint a Szigeti kistérségi kerékpárúthoz való hálózati csatlakozás hiányzik, mint ahogy a Határcsárdai révhez már meglévő kerékpárúthoz sincs hálózati kapcsolódás. Ugyanúgy hiányzik a szomszédos településekkel pld. Pócsmegyer való kerékpáros kapcsolat is.

### **Hiányzó kerékpáros pihenő:**

#### Nagyduna sétány

Nagyduna sétány és a folytatásában lévő Parti út nyomvonalán kizárólag a Nagyduna sétányon a gyalogos komp környezetében található kerékpártároló, de kerékpáros pihenőhely a Duna mellett húzódó árvízvédelmi töltés környezetében, ahova számos kiránduló, és kerékpáros turizmus látogat, valamint számos szolgáltatás, büfé, étterem található nincs egyetlen kerékpáros pihenőhely sem kiépítve. Ezen természetközeli szakaszon javasolt lenne legalább 1 db kerékpáros pihenőhely kiépítése

### **Hiányzó fedett/fedetlen kerékpárparkolók:**

A legnagyobb problémának a településen a fedett kerékpártárolók/kerékpárparkolók hiánya látszik, hiszen a község több részhez és komphoz csatlakozik, melyekkel számos település, és város megközelíthető. Ezen intermodális csomópontokon, ahol a gépjármű közlekedés, a kerékpáros közlekedés, valamint a vízi közlekedés kapcsolódik egymáshoz célszerű hosszú időtartamú kerékpáros parkolás biztosítása, mely az időjárás körülményei miatt fedett kivitelben javasolt kiépíteni.

#### Pásztor rév:

Nem elegendő a meglévő kerékpártámaszok száma, így az emberek mindenhez odakötik a kerékpárt amihez csak lehet (táblaoszlophoz, kerítéshez, padhoz, stb.), de a kerékpáros szezonban a tereptárgyak felhasználásával együtt is van, amikor alig találni a kerékpárnak helyet, és ezen tereptárgyaknál nincs is fedél alatt a kerékpár. A meglévő fedett kerékpártámaszok típusa/kialakítása kedvezőtlen, mert csak a kerék lekötésére alkalmasak, és ahhoz is csak korlátozottan, mert nem férni hozzá a támaszhoz a szomszédos kerékpároktól, továbbá az ilyen támaszok nem is tartják megfelelően a kerékpárokat, mert a vékony gumijúak eldőlnek benne, a vastagak pedig beleszorulnak.

#### Határcsárdai komp:

Nincsen kerékpártároló, sem támaszok, így az emberek korlátokhoz, oszlopokhoz, stb kénytelenek lekötni a kerékpárjukat, és hogy fedél alá tegyék, a révház aljába a padokhoz.

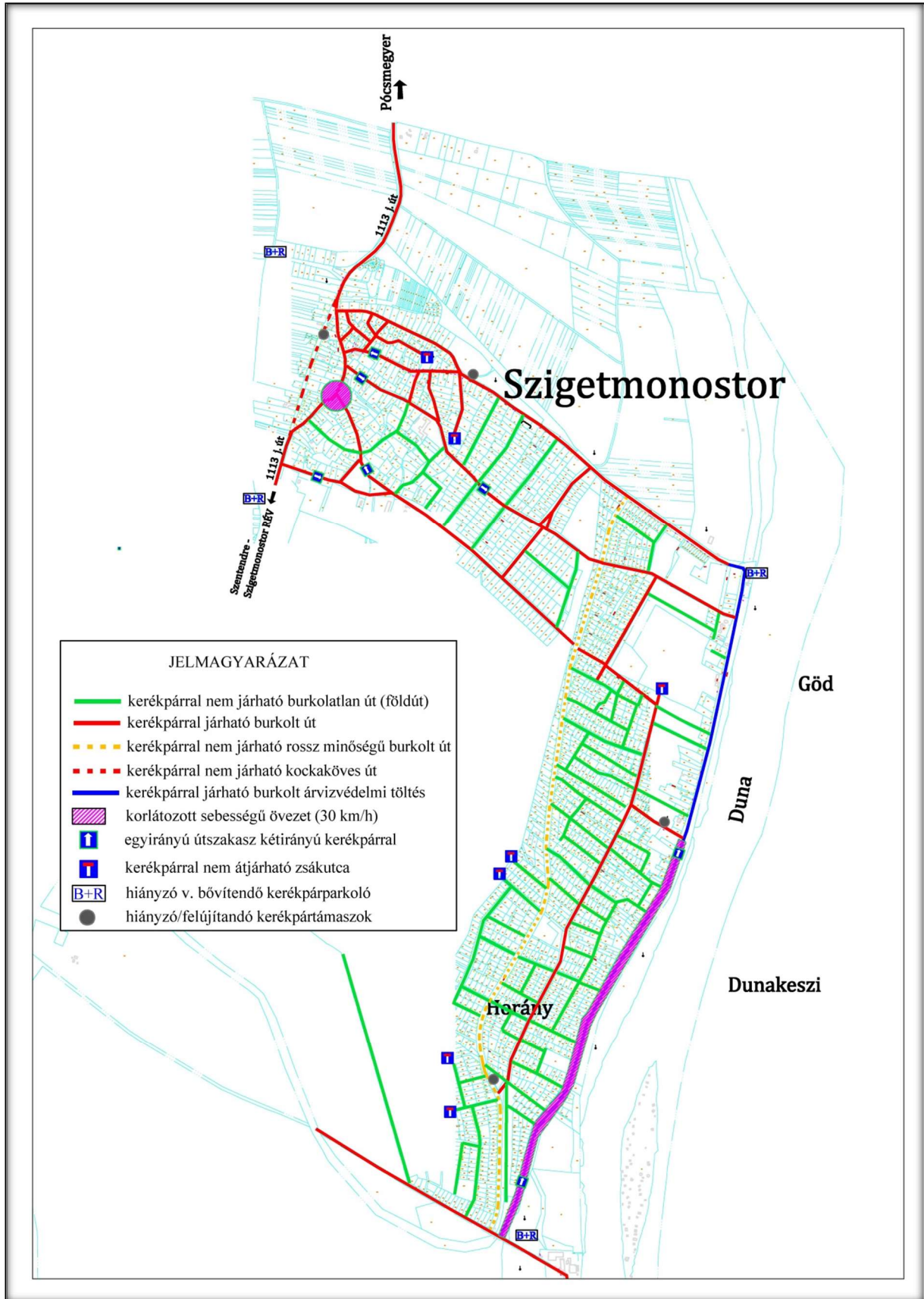
#### Gödi rév:

Van egy nagy és esztétikus fedett kerékpártároló, azonban a fedél alatti kerékpártámaszok a Pásztor révnél lévőkhez hasonlóan kedvezőtlen kialakításúak.

#### Dunakeszi komp:

Nincsen kerékpártároló, támaszok elavultak. Mivel a túlparton az úti célok (tömegközlekedés, stb.) messze található, ezért itt kisebb az igény a kerékpártárolásra. Akik erre mennek, kerékpárral is terveznek továbbmenni a túloldalt általában, de ettől még ki kell elégíteni a kicsi kerékpártárolási igényt.





15. ábra Probléma térkép

### 3.4. Közbringa

Kerékpáros közösségi kölcsönző rendszer a településen nincs.

### 3.5. Szervezeti-működési háttér

Az üzemeltetésért felelős a település vonatkozásában a helyi önkormányzat. Az önkormányzat rendelkezik az üzemeltetéshez szükséges megfelelő eszközökkel.

Az önkormányzat az éves költségvetésében az útfenntartásra tervezett keretből gazdálkodik, és ezen keret biztosítja számára a városi úthálózat karbantartását.

A megfelelő, és szükséges intézkedéseket Szigetmonostor Község Önkormányzat Polgármesteri Hivatala látja és végezteti el. A meglévő létesítmények fenntartásával és üzemeltetésével a maga az önkormányzat foglalkozik.

### 3.6. A fejlesztési terület kijelölése

A korábbi fejezetekben rögzítésre került, hogy a kerékpáros létesítmények, infrastruktúra egybefüggő hálózatot kell, alkosson. A legjelentősebb kerékpáros forgalom a település főútjain és gyűjtőútjain bonyolódik le, melynek egy fontos szakasza lett a 2020-ban fejlesztett terület, azaz a Rákóczi u. – Petőfi u – Zrínyi u. – Monostori út – Nagyduna sétány – Parti út – Szentendrei út (1113 j. út) kerékpárosbarát fejlesztése.

A teljes település kerékpárforgalmi hálózatának bővítése, fejlesztése és felújítása további pályázati forrásokból valósítható meg, azonban ezen forrásokkal is csak ütemezett fejlesztéseket lehet tervezni.

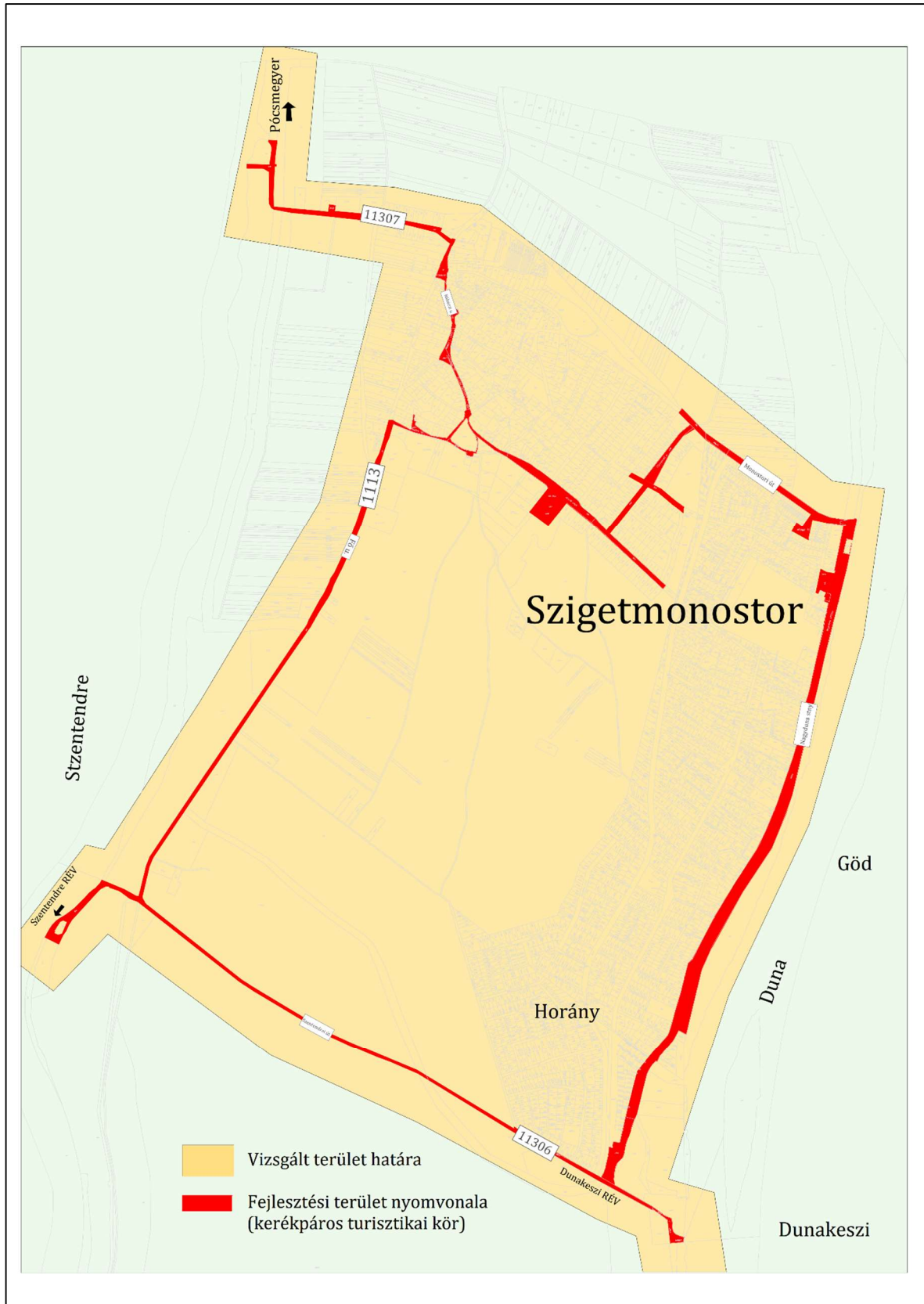
A fejlesztések előkészítése, a tervek elkészíttetése, majd közbeszerzések lefolytatása és kivitelezés megkezdése mind-mind időigényes lépései egy beruházásnak.

**Jelen hálózati terv aktualizálásának fő célja a TOP Plusz pályázatban megvalósítandó kerékpáros turisztikai kör, mely a település turisztikai kerékpárforgalmi hálózatának legjelentősebb elemeként valósul meg, és a hálózat fontos részeként biztosítja a turisztikai célú kerékpározhatóság kedvező feltételeit.**

A jelenleg rendelkezésre álló pályázati és saját forrásból megvalósítandó turisztikai kerékpáros fejlesztés a kerékpárhálózat fejlesztésének második ütemének is tekinthető, hiszen első ütemben a PM\_KEREKPARUT\_2018 pályázatban rögzített műszaki tartalom valósult meg.

A vizsgált terület azonban a második ütemnek tekinthető fejlesztés esetében is Szigetmonostor község teljes területét lefedí, ami mintegy 23,1 m<sup>2</sup> területet fed le.

A fejlesztésre kijelölt terület a „TOP\_Plusz-1.1.3-21 „Kerékpáros turisztikai kör kialakítása Szigetmonostoron” pályázatban benyújtott műszaki tartalomnak megfelel.

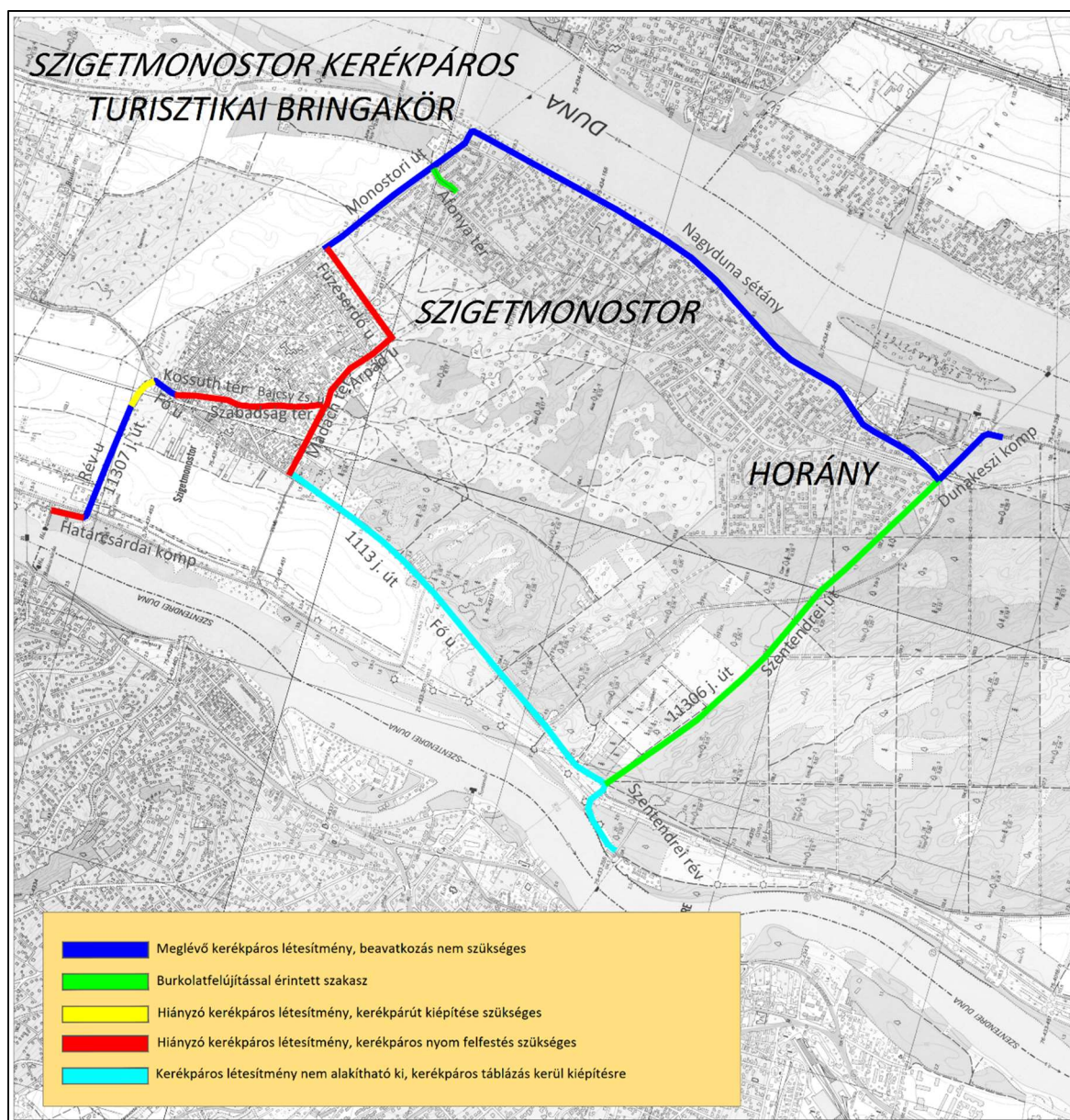


16. ábra - Vizsgált és Fejlesztési terület határa



**Vizsgált terület alatt** a korábban leírtaknak megfelelően a **település egészét értjük. Fejlesztési területnek** Szigetmonostor belterületi útjai közül a kerékpáros **bringakörrel érintett útvonalakat tekintjük.** A 16. sz ábrán jelölt kerékpáros turisztikai bringakör az alábbi utcákat érinti:

- Rév utca (11307. j. út)
- Fő utca (11113 j. út)
- Kossuth utca
- Rákóczi utca
- Bajcsy Zsilinszky
- Madách tér
- Szentendrei út (11306 j. út)
- Nagyduna sétány
- Monostori út
- Áfonya tér
- Füzeserdő utca
- Árpád utca



17. ábra – Fejlesztési terület



## 4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

### 4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz

#### **ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV**

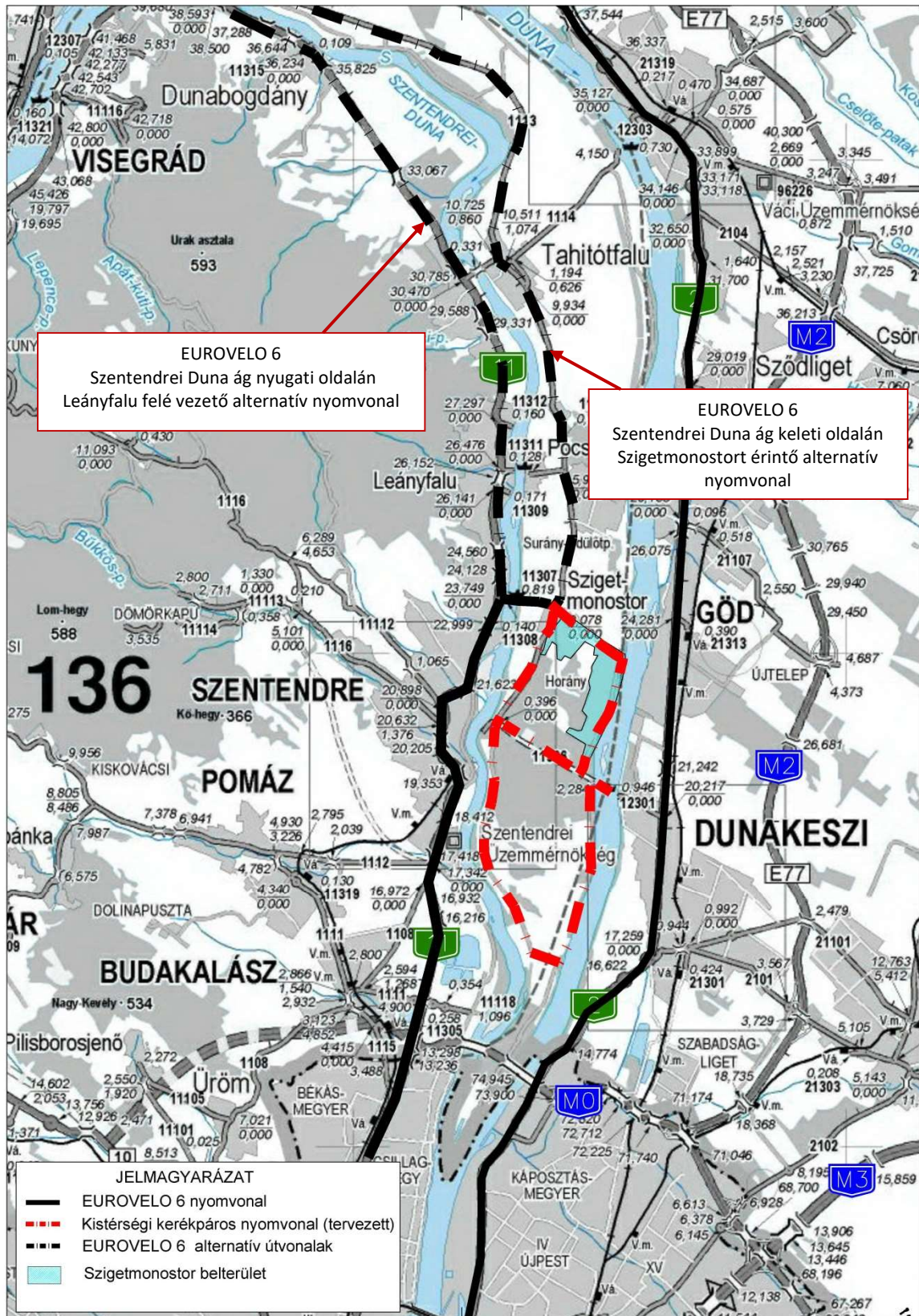
A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv az Országos Területrendezési Tervhez illeszkedik.

Az országos kerékpárút törzshálózathoz tartozó 1. A útvonal a település nyugati oldalán Szentendrét fogja összekötni Budapesttel a Dera-patak és a Szentendre-Budakalász közigazgatási határ között kismértékben módosuló nyomvonalon.

Szentendre északi oldalán az 1. A nyomvonal korábbi elképzelések szerint Leányfalu felé vezet volna tovább, azonban a **nyomvonal módosult** és a szentendrei Duna-ág túlsópartjára került, ezáltal a **Szentendre – Szigetmonostor – Pócsmegyer – Tahitótfalu** nyomvonalon fog haladni, kihagyva Leányfalut. Ebben az esetben a Szigetmonostort érintő jelen KHT aktualizálását képező tervezett fejlesztés szervesen kapcsolódik majd a módosult törzshálózati nyomvonalhoz.

Ezzel kapcsolatban szintén korábban egy megvalósíthatósági tanulmány/tanulmányterv készül a Dömös község és Szentendre közötti EuroVelo 6 kerékpárforgalmi nyomvonalra vonatkozóan, melyet a Kétkeréken konzorcium készített a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából.

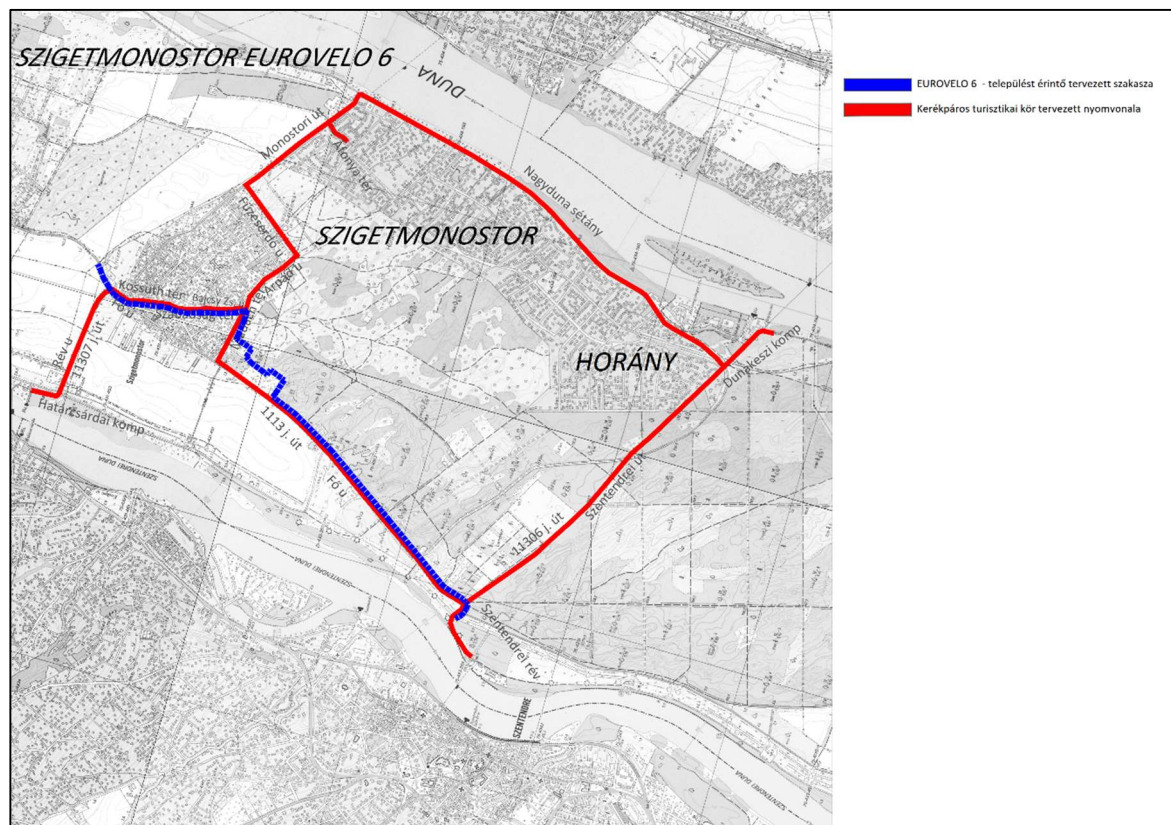
A tanulmányterv az EV-6 nyomvonal kialakítását a Duna-ág keleti oldalán javasolta., így a Területrendezési Terv módosítása válhat szükségessé.



18. ábra - Eurovelo 6 alternatív nyomvonalak



2023. augusztusában az UNITEF'83 Zrt, EuroVelo6 kerékpárút Szentendrei-szigeti szakaszának teljes körű tervezési munkáit elvégezte, mely során engedélyezési terv szinten kidolgozta a Szigetmonostor belterületén tervezett EUROVELO 6 nemzetközi kerékpárút nyomvonalat. Ezen nyomvonal szervesen kapcsolódik jelen tervezett fejlesztésként rögzített Kerékpáros turisztikai kör nyomvonalával, sőt, településen belül a két projektnek közös szakaszai is vannak.



19. ábra - Eurovelo 6 nemzetközi kerékpárút településen belül tervezett nyomvonala, és a kerékpáros turisztikai kör tervezett nyomvonala

A 19. sz ábrán jól látható, hogy az EUROVELO 6 nemzetközi kerékpárút a településre beérve a Fő utca – Kossuth tér – Szabadság tér- Bajcsy Zs. utca – Madách tér nyomvonalán halad, mely gyakorlatilag megegyezik a kerékpáros turisztikai kör tervezett nyomvonalával.

Az EUROVELO 6 a Madách teret elhagyva, a Sportpálya és temető elkerülésével csatlakozik vissza a Fő utcára, mellyel párhuzamosan haladva önálló kerékpárútként kerülne kialakításra a Szentendrei útig, azaz nyomvonala szintén megegyezik a kerékpáros turisztikai kör tervezett nyomvonalával.



## **PEST MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERV**

Jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv Pest Megye Területrendezési Tervéhez illeszkedik.

A javasolt kerékpárforgalmi létesítmény a térségi illetve kistérségi jelentőségű kerékpáros nyomvonalakat figyelembe veszi. A javasolt kerékpárforgalmi létesítmény a Sziget menti kistérségi kerékpáros nyomvonalhoz csatlakozik.

## **SZIGETMONOSTOR TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE, ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA ÉS SZABÁLYOZÁSI TERVE**

Jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv Szigetmonostor Településszerkezeti Tervéhez, Építési Szabályzatához és Szabályozási Tervéhez illeszkedik. A TSZT-ben és az SZT-ben szereplő nyomvonalak azonosak.

### **4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kööttségei**

A település kerékpáros hálózattal nem rendelkezik. Összefüggő, egymáshoz csatlakozó hálózatot képező kerékpáros nyomvonalak a településen jelenleg nincsenek.

A meglévő kerékpáros létesítmények állapota több esetben műszakilag felújítandó, vagy cserélendő. A csillapított sebességű övezetekben, valamint a gépjármű forgalom szempontjából egyirányú útszakaszokon, kisforgalmú burkolt utcákön különösebb beavatkozás nélkül lehet kerékpározni.

Tekintettel arra, hogy mind Szigetmonostor, mind a hozzá tartozó Horány területén számos földút található, azokon kerékpározni nem, vagy kedvező időjárás esetén nehezen lehetséges.

A tervezett kerékpáros hálózat fejlesztés részeként csillapított övezetek kialakítása javasolt. Az ilyen lehatárolt, és Korlátozott sebességű övezetek (pld. 30 km/h) vagy Lakó-pihenő övezetek a kerékpározás feltételeinek javítása, a közlekedés biztonság növelése érdekében valósítandóak meg.

A csillapított övezeteken belül azonban mindig törekedni kell olyan műszaki megoldásokra, melyek kerékpárosbaráttá teszik az adott területet. A sebesség csillapítás során olyan épített eszközök alkalmazása javasolt, melyek kerékpárral minden esetben átjárhatóak.

A település gyűjtőútjainak kerékpáros szempontból is jelzett, irányított és szabályozott kerékpárforgalmi útvonalaknak kell lenniük, tartalmazniuk kell útirányjelzést és figyelmeztetést. Javasolt a szabályozást akár útburkolati jelekkel megerősíteni.

A település főbb útjai alkalmasak olyan kerékpáros nyomvonalak kijelölésére, melyek a közúti forgalom részeként, az útpályát felhasználva szabályozott és irányított körülmények között kerülnek kialakításra. Ilyen típusú kialakítás során elegendő a forgalomtechnikai eszközök alkalmazása.

A település nagyobb forgalmú gyűjtőútjai esetében a kerékpárosok közlekedésbiztonságának javítása érdekében már nem csak forgalomtechnikai hanem építési beavatkozások is szükségesek lehetnek.

Olyan útszakaszokon ahol a kerékpárost biztonságosan nem lehetséges beintegrálni a közúti forgalomba, ott a kerékpárost a köztúttól elkülönítetten a gyalogos forgalommal együtt, vagy a gyalogos forgalomtól is elkülönítve kell vezetni.

A kerékpáros hálózat fejlesztése során a fő cél, hogy a már kialakult célállomások, forgalomvonzó létesítmények ne változzanak, mindössze azok megközelíthetősége könnyen és biztonságosan megoldható legyen kerékpárral is.

A másik cél, hogy a hivatásforgalmi kerékpározáson túl, az idegenforgalmi, turisztikai célú kerékpározás is biztonságos és szabályozott körülmények között folyhasson.

#### 4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

##### 4.3.1 A kerékpárforgalmi létesítmények

Kerékpárforgalmi létesítmények típusválasztéka				
Kerékpáros vezetésének módja	Gyalogos	Kerékpáros	Gépjármű	Gyalogos, Kerékpáros, Gépjármű
<b>Szeperáció</b>	elválasztott gyalog és kerékpárút	kerékpárút védett kerékpársáv		
<b>Részleges szeperáció/integráció</b>	elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút	kerékpársáv	nyitott kerékpársáv Kerékpáros nyom széles forgalmi sáv	
<b>Integráció</b>			Vegyes forgalom	
<b>speciális előnyben részesítés</b>		kerékpárral átjárható zsákutca	egyirányú utca forgalmi irányával szemben közösségi közlekedési felület (villamospálya, buszsáv)	Lakó pihenő övezet
<b>itthon ismeretlen megoldások</b>	kerékpáros a járdán	Koppenhágai kerékpárút Gyorsforgalmi kerékpárút	kerékpáros utca választható kerékpárút, Gyalog és Kerékpárút	Találkozási zóna

A nyomvonalas kerékpárforgalmi létesítményeknek három nagy csoportja van.

1. **Önálló kerékpárforgalmi létesítmények.** Sajátosságuk, hogy a kerékpáros olyan jelzőtáblával és/vagy útburkolati jellel kijelölt felületen halad, amely alapvetően csak kerékpáros-közlekedésre szolgál, más járművek és gyalogosok közlekedésére nem. Ezt hívjuk a kerékpáros szeperált (más járművek forgalmától elválasztott) vezetésének.

2. **Más járművekkel közös használatú felületen kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények** (szegélyen belüli megoldások, vegyes forgalom). A kerékpárosok számára szolgáló felületeket útburkolati jelekkel elhatárolhatják (részleges szeparáció).
3. **Gyalogosokkal közös használatú felületen kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények.** A két közlekedési mód számára szolgáló felületeket útburkolati jelekkel, esetleg fizikailag is elhatárolhatják egymástól (részleges szeparáció).

## **Önálló kerékpárforgalmi létesítmények**

### **a) Kerékpársáv**

Különleges forgalmi sáv, amelyet általában a menetirány szerinti jobb szélső sáv jobb oldalán (de csomóponti környezetben, vagy szélső autóbusz forgalmi sáv esetén lehet beljebb is), valamint egyes olyan egyirányú forgalmú utakon, ahol a kétirányú kerékpározás megengedett, a kijelölt forgalmi irány szerinti bal oldalon 0,12 m széles folytonos sárga vonal felfestésével jelölnék ki. A folytonos (sem gépjárművel, sem kerékpárral át nem léphető) vonalat útkeresztezéseknél, becsatlakozásoknál és azok előtt, továbbá parkolósávok, autóbuszöblök mellett, kapubejáróknál mindkét oldalról alkalmazzák és megszagatják.

A kerékpársávot a felületén ismétlődően felfestett sárga színű, kerékpárt ábrázoló torzított járműjelkép, valamint a Kerékpársáv és Kerékpársáv vége jelzőtábla jelzi a közlekedők számára.

Előny	Hátrány
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nincsenek gyalogos-kerékpáros konfliktusok</li> <li>• Az autósok idejében és kiválóan látják a kerékpárosokat, ez különösen az útsatlakozásoknál, keresztezéseknél jelentősen növeli a biztonságot</li> <li>• Az útsatlakozások, keresztezések forgalomtechnikája egyszerűen, áttekinthetően, biztonságosra alakítható ki</li> <li>• Keresztezésekben a kanyarodó mozgások kis idővesztéssel hajthatók végre</li> <li>• Az utak keresztezése szintben lehetséges</li> <li>• A kerékpárosoknak saját felületük van, ez gyorsítja és folyamatossá teszi a haladásukat pl. dugók esetén, vagy jelzőlámpáknál is</li> <li>• Áttekinthető lehet a vonalvezetés, jó minőségű a burkolat</li> <li>• A téli hóeltakarítás a gépjármű forgalmi sáv megtisztításával együtt megtörténik, nem igényel külön szervezést, ráfordítást, és nem is marad el, mint ahogy az a kerékpárutaknál gyakori</li> <li>• Lakott területen lényegesen kevesebb a baleset, mint kerékpárutakon, gyalog- és kerékpárutakon (különösen: az úttal párhuzamos, de annak csak egyik oldalán húzódó kétirányún)</li> <li>• Olcsóbb, mint a kerékpárút építése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskeny kerékpársávban nem lehetséges, hogy a kerékpáros előzze lassabban haladó társát</li> <li>• Ráparkolás ellen fizikailag ez sem védett</li> <li>• Gyakorlatlan kerékpárosok ódzkodnak a használatától</li> </ul>



- A bringás védettebb a kipufogógázoktól, mintha közvetlenül a gépjárművek forgalmi sávjában haladna

## **b) Kerékpárút**

A kerékpárút a közúti forgalom többi résztvevőjétől alapvetően a kerékpáros forgalom részére elkülönített út, amelyet mindig Kerékpárút, illetve Kerékpárút vége jelzőtáblákkal jeleznek. (Lakott területen kívül a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekesszék és a kétkerekű segédmotoros kerékpár is igénybe veheti.)

A kerékpárút felületén kerékpárt ábrázoló, sárga színű torzítatlan járműjelképeket festenek föl.

A gépjárműforgalmat az úttal párhuzamos vonalvezetésű kerékpárútról az Út melletti kerékpárút kezdete, Út melletti kerékpárút és az Út melletti kerékpárút vége jelzőtáblák tájékoztathatják (egyoldali kerékpárútról csak a kerékpárút melletti oldalon).

Az út melletti kerékpárutat az útpályától általában szintkülönbséggel és zöldsávval, vagy más módon választják el.

Előny	Hátrány
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lakott területen kívül, nagy forgalmú, és nagyobb sebességgel történő közlekedésre kijelölt utak mellett az elkülönített kerékpárút a legbiztonságosabb megoldás</li> <li>• A kerékpáros kevesebb kipufogógázt lélegzik be, mint bármely más létesítménytípus esetén</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lakott területen az úttest egyik oldalán húzódó kétirányú kerékpárút a legelavultabb és legbalesetveszélyesebb létesítménytípus. Nem létezik olyan forgalomtechnikai megoldás, amellyel az egyoldali kétirányú kerékpárút csomóponti környezetben, becsatlakozásoknál, kapubejáróknál kellően biztonságossá tehető</li> <li>• Lakott területen az úttest egyik oldalán húzódó kétirányú kerékpárút hátránya, hogy az út másik oldalán fekvő ingatlanok kerékpáros megközelítése szabályosan nem lehetséges</li> <li>• Lakott területen ezért (is) sokkal kevésbé rossz az út két oldalán vezetett egyirányú kerékpárút. Ezt azonban gyakran a kerékpárosok használják szabálytalanul</li> <li>• A gépjárműforgalomtól való elkülönítés a tapasztalatlanabb kerékpárosokban hamis biztonságérzetet kelt: azt hiszik, kerékpárúton nem érheti őket baleset, pedig a statisztikák szerint ezen a létesítménytípuson a legnagyobb a balesetek előfordulásának valószínűsége</li> <li>• Gyalogosok gyakran a kerékpárúttal közvetlenül szomszédos járda helyett is a kerékpárúton haladnak, veszélyeztetve ezzel nemcsak magukat, hanem a kerékpárosokat is. Ez a probléma a nálunk sokkal fejlettebb közlekedési (és kerékpáros) kultúrájú országokban is fennáll</li> <li>• Gyakorlatilag nem létezik olyan forgalomtechnikai kialakítás, amely megbízható védelmet nyújtana a kerékpárút melletti buszmegállók környékén különösen csúcsforgalmi időszakokban rendszeres gyalogos-kerékpáros konfliktusok ellen</li> <li>• A különálló kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak tisztítása — különös tekintettel</li> </ul>

	<p>az őszi (gyakran defektet okozó) lomb- és terméshullásra, valamint a téli hóeltakarításra és síktalanításra — Magyarországon általában nem megoldott</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ráparkolás ellen általában nem védett</li> <li>• A legdrágább létesítménytípus</li> </ul>
--	--

## Más járművekkel közös használatú felületen kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények

### a) Nyitott kerékpársáv

Kerékpár és bizonyos esetekben más jármű közlekedésére szolgáló különleges forgalmi sáv, amelyet általában az úttest menetirány szerinti jobb szélén 0,12 m széles szaggatott fehér vonal felfestésével jelölnek ki.

A nyitott kerékpársáv felismerését a felületén ismétlődően fölfestett fehér színű, kerékpárt ábrázoló torzított járműjelkép, valamint a Nyitott kerékpársáv és Nyitott kerékpársáv vége jelzőtábla könnyíti meg a közlekedők számára.

Meghatározott esetekben a gépjárművek, ill. a kerékpárok átléphetnek egymás sávjába. Ebben a magyar KRESZ — amelybe a nyitott kerékpársáv fogalma csak nemrégiben került be — és szabályozási környezet konzervatívabb, mint a fejlett közlekedésű európai államok szabályozása.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nincsenek gyalogos-kerékpáros konfliktusok</li> <li>• Az autósok idejében és kiválóan látják a kerékpárosokat, ez különösen az útsatlakozásoknál, keresztezéseknél jelentősen növeli a biztonságot</li> <li>• Az útsatlakozások, kereszteződések forgalomtechnikája egyszerűen, áttekinthetően, biztonságosra alakítható ki</li> <li>• Kereszteződésekben a kanyarodó mozgások kis idővesztéssel hajthatók végre</li> <li>• Az utak keresztezése szintben lehetséges</li> <li>• A kerékpárosoknak saját felületük van, ez gyorsítja és folyamatossá teszi a haladásukat pl. dugók esetén, vagy jelzőlámpáknál is</li> <li>• Áttekinthető lehet a vonalvezetés, jó minőségű a burkolat</li> <li>• A téli hóeltakarítás a gépjármű forgalmi sáv megtisztításával együtt megtörténik, nem igényel külön szervezést, ráfordítást, és nem is marad el, mint ahogy az a kerékpárutaknál gyakori</li> <li>• Lakott területen lényegesen kevesebb a baleset, mint kerékpárutakon, gyalog- és kerékpárutakon (különösen: az úttal párhuzamos, de annak csak egyik oldalán húzódó kétirányún)</li> <li>• Olcsóbb, mint a kerékpárút építése</li> </ul> <p>A bringás védettebb a kipufogógázoktól, mintha közvetlenül a gépjárművek forgalmi sávjában haladna</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskeny kerékpársávban nem lehetséges, hogy a kerékpáros előzze lassabban haladó társát</li> <li>• Ráparkolás ellen fizikailag ez sem védett</li> <li>• Gyakorlatlan kerékpárosok ódzkodnak a használatától</li> </ul>

## b) Részben vagy teljesen burkolt útpadka

A forgalmi sávtól a burkolt útpadkát az Úttest széle, vagy az Úttest kijáratí széle burkolati jellel választják el (ezek fehér színű szaggatott vonalak).

Ilyenkor a kerékpáros nem a gépjárművek forgalmi sávjában, hanem azon kívül, a padkán halad. Nevezhetnénk akár a szegény ember kerékpársávjának is.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lényegesen olcsóbb, mint kerékpársáv, vagy kerékpárút kialakítása</li> <li>• A kerékpározók biztonságát jelentősen növeli, hiszen a gépjárművekhez képest külön, burkolati jellel elválasztott nyomon haladnak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nincsenek</li> </ul>

## c) Kerékpárosok számára is megnyitott autóbusz forgalmi sáv

Kerékpárosok által is használható autóbusz forgalmi sáv jelzőtáblával megjelölt olyan különleges forgalmi sáv, amelynek burkolatán a fehér színű BUSZ szövegű felfestéseket sárga színű, kerékpárt ábrázoló torzított járműjelképek felfestésével egészítették ki.

Az ilyen forgalmi sávban a menetrend szerinti autóbuszokon, a kerékpárokon, kétkerekű motorkerékpárokon és segédmotoros kerékpárokon kívül csak a személytaxik, mentő- és betegszállító, tűzoltó és katasztrófavédelmi, valamint a rendőrségi gépjárművek közlekedhetnek, más járművek csak kanyarodáskor vehetik igénybe.

A sáv szélességétől függően két változata lehetséges:

**Keskeny közös sáv.**

Ha a sáv nem szélesebb 3,25 méternél, az autóbuszok és a kerékpárok egymás mögött közlekednek, az autóbusz csak sávváltással tud a kerékpár elé kerülni. Az ilyen sávokban a BUSZ-szöveg és kerékpárjel felfestések egymás alatt vannak.

**Széles közös sáv.**

Ha a sáv 4,25 méternél szélesebb, akkor az autóbusz a sávon belül biztonságos oldaltávolságot tartva tud elhaladni a jobbra tartva közlekedő bringás mellett. Ez tehát a kedvezőbb megoldás, ám a helyi kötöttségek miatt gyakorta nem valósítható meg. Az ilyen sávokban a kerékpárjel felfestések mindig a BUSZ-szövegtől jobbra vannak.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A közös használatú busz- és kerékpársáv a fenntartható közlekedést erősíti. Tekintve, hogy a személyautókat, teherautókat veszi ki a többi jármű közül, pontosabb, előnyösebb lenne ezt a sávot nem is buszsávnak, hanem az előnyben részesített közlekedők, vagy a fenntartható közlekedés sávjának nevezni.</li> <li>• Gyorsul, mert folyamatosabbá válik az autóbuszok közlekedése. A buszsáv révén nyert idő nem a busz nagy sebességének, hanem annak köszönhető, hogy a busz az araszoló kocsisor mellett elhaladva akár több lámpaváltást is elkerülhet. A busz és a kerékpár találkozása nem többlet konfliktus, az előny főként a hosszirányban rendkívül</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A keskeny közös sáv hátránya, hogy hosszabb, jelzőlámpás csomópontoktól és megállóhelyektől mentes szakaszokon a kerékpáros feltarthatja az autóbuszt.</li> </ul>



<p>felület-igényes (a forgalmi sávot megtöltő) személyautók kizárásából adódik.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Biztonságosan lehet kerékpárral közlekedni. Ahol úgy jelölnek ki autóbusszsávot, hogy nem gondoskodnak a kerékpáros közlekedés megoldásáról, a kerékpározókat súlyosan balesetveszélyes helyzetbe hozzák. Ilyenkor a bringásnak a KRESZ szerint az eggyel beljebbi sávban kell haladnia, ami számára életveszélyes. Ha így tesz, hamar harapófogóba kerül: jobbról a busz, balról más jármű közé szorulhat. A kerékpárosok túlnyomó többsége ilyen helyzetben ezért szabálytalanul ugyan, de a bussesávot használja. A kényszerű, hallgatólagos szabályszegés csak a közlekedési morál rontására jó. Bussesáv kijelölése esetén ezért vagy be kell engedni a kerékpárosokat a bussesávba, vagy más biztonságos megoldást kell találni a közlekedésükre.</li> <li>• Autóbusz és kerékpáros átlagsebessége közel azonos. (Míg a kerékpáros kisebb sebességgel, de viszonylag folyamatosan halad, a busz haladását szétzördeklik a gyakori megállóhelyi tartózkodások.)</li> </ul>	
--	--

#### d) Kerékpárosok számára is megnyitott villamospálya

Külföldön sokfelé bevált, Magyarországon egyelőre ritkán alkalmazott megoldás. Ha kerékpárosok a villamospályán közlekedhetnek, a villamospálya burkolatára a sínszálak között érdemes a kereszteződéseknel sárga kerékpárjelképeket felfesteni.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lehetővé teszi a biztonságos kerékpáros közlekedést olyan utcákban, ahol a villamospályán kívül nincs alkalmas hely a kerékpárosok konfliktusmentes közlekedésére.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpárosoktól nagyobb odafigyelést, megszokást igényel, mert esős, nedves időben a sínek felülete csúszós.</li> </ul>

#### e) Kerékpáros nyom

A kerékpáros nyom sárga színű, kerékpárt és egy vagy kettő dupla nyílhegyet ábrázoló útburkolati jel.

Kizárólag úttesten alkalmazható (ezért a kerékpárjel torzított), a vegyes forgalomban a kerékpárosok számára az úttesten történő haladásra ajánlott felületet jelzi.

A burkolati jel szabványos szélessége 1 méter. Azért ennyi, mert az elméletben egyenesen haladó kerékpáros alapesetben 0,7 m szélességű teret foglal el, azonban a valóságban a kerékpáros kigyózó mozgással halad, emiatt ezt mindkét oldalról meg kell növelni 0,15-0,15 m-rel. Fontos tudni, hogy a kerékpáros nyom nem kötelez semmire, csupán orientál.

Hazánkban két típusa ismert. Az 1-es típusú három részből áll: dupla nyílhegy – alatta kerékpárjel – alatta dupla nyílhegy, a 2-es típusúnál csak a kerékpárjel fölött van dupla nyílhegy.

A 2-es típusút folyópályán alkalmazzák, az 1-es típusút pedig átvezetésekben, útkereszteződésekben.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>Szakszerű alkalmazásával olcsón, építés nélkül növelhető a kerékpározók biztonsága</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hátrányai általában nincsenek. Ha azonban rosszul választják meg a felfestés helyét, a kerékpáros nyom nem segít, hanem balesetveszélyt teremt.</li> </ul>

Fentiekén túl előfordulnak még vegyes forgalmú kialakításként:

### Széles forgalmú út

Széles forgalmi sávról beszélünk, ha a forgalmi sáv szélessége a gépjárművek engedélyezett sebességéhez képest olyan nagy, hogy azok a jobbra tartva közlekedő kerékpárost biztonságos oldaltávolságból a forgalmi sávon belül előzhetik. A széles forgalmi sáv minimális szélességét a vonatkozó ÚME a gépjárművek számára az úton megengedett sebesség függvényében adja meg. Például 30 km/h esetén ha csak személygépkocsi-forgalom van, a minimális szélesség 3,5 m, ha autóbuszok és/vagy teherautók is közlekednek az utcában 4 m; ugyanez 50 km/h megengedett sebesség esetén 3,75 m, ill. 4,25 m.

### Kisforgalmú utca

A kisforgalmú utcákban (azok minősülnek ilyennek, amelyekben a mértékadó óraforgalom nem haladja meg a 200 E/h értéket), teljesen értelmetlen a kerékpáros és a gépjárműforgalom elválasztása.

A helyi adottságok ismeretében dönthető el, hogy szükség van-e valamilyen forgalom- vagy sebességcsillapító intézkedésre.

### Kerékpáros létesítmények nélküli úttest

Mint tudjuk, a kerékpár jármű és mint ilyennek, alapesetben az úttesten a helye. Gyakran nincs szükség kerékpárforgalmi létesítmény kialakítására, mert a forgalom nagysága és szerkezete, az út vonalvezetése, a rálátási viszonyok miatt a közlekedés enélkül is biztonságos. Fontos viszont, hogy az ilyen utak kialakítása kerékpáros-barát legyen, az útpálya a szegélykötől befelé számított 1 méteren belül kifogástalan állapotú, kátyúmentes legyen, ne legyenek szakszerűtlenül beépített víznyelők, az aknák szintben legyenek. A csomóponti környezetek, kapubejárók jól beláthatók legyenek.

### Egyirányú utca kétirányú kerékpáros közlekedéssel

A modern városi közlekedésben egyirányú forgalmú utak kijelölése több okból is elterjedt gyakorlat. Az egyirányúsítás a városi gépjármű-közlekedés szempontjából fontos forgalomszervezési megoldás, ám a kerékpáros közlekedést, amely sajátosságai miatt a kerülőutakra nagyon érzékeny, visszavetheti.

Mivel azonban a kerékpáros közlekedés nem okoz forgalmi torlódást és nem károsítja a környezetet, a kerékpárok tárolása nem igényel külön forgalmi sávot, az egyirányú utcák kialakításának indokai nem értelmezhetők a kerékpárosokra.

Ezért a kerékpáros közlekedés fejlődésének előmozdítására szolgáló egyik legfontosabb intézkedés, amikor a kerékpárosokat kiveszik az egyirányúsítás hatálya alól. Hiszen alaposabban átgondolva kiderül, hogy az egyirányú forgalmú utak jelentős részénél valójában semmi sem indokolja, hogy az egyirányúsítás a kerékpárosokra is kiterjedjen, ennek céljai akkor is teljesülnek, ha a korlátozás a kerékpárosokra nem vonatkozik.

### **Párhuzamos út, párhuzamos szervizút**

Nagyobb városok belterületi főútjai mellett azokkal párhuzamos szervizutak lehetnek. Ezeken a szervizutakon a gépkocsik sebessége általában kisebb, ezért a főutak nagy forgalma esetén — a kisebb sebességkülönbség miatt is — előnyös lehet a kerékpárforgalmat a párhuzamos szervizúton vezetni.

### **Korlátozott sebességű övezet (csillapított forgalmú terület 1.)**

Kezdetét minden úton Korlátozott sebességű övezet, végét szintén minden úton Korlátozott sebességű övezet vége jelzőtábla jelzi. A kerékpárok és más járművek azonos útfelületen, legfeljebb a zónahatáron kitáblázott megengedett sebességgel közlekedhetnek (ez leggyakrabban 30 km/h). Nem épített létesítménytípus, hanem forgalomszervezési intézkedés. Sebességcsökkentő elemek előnyösen alkalmazhatók, de alkalmazásuk nem kötelező feltétele az övezeti kijelölésnek.

### **Lakó-pihenő övezet (csillapított forgalmú terület 2.)**

Valamennyi be- és kivezető úton Lakó-pihenő övezet, illetve Lakó-pihenő övezet vége jelzőtáblával jelölt terület.

Lakó-pihenő övezetként jól elkülöníthető úthálózatú olyan területek jelölhetők ki, amelyek csak lakóutcákból állnak, az övezet területén belül tömegközlekedési járat nem közlekedik, a területen rendszeres tehergépkocsi-forgalmat vonzó létesítmény nincs. Az övezetben a járművek (kerékpárok és — leegyszerűsítve — a célforgalomban közlekedő gépjárművek) legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhetnek.

Az övezeti kijelölés célja a gépjármű-forgalom csillapítása, a védtelen közlekedők, különösen a gyerekek biztonságának növelése és a környezetminőség javítása.

Kijelölése minden esetben forgalomcsillapító eszközök gondosan megtervezett alkalmazását feltételezi. Ilyenek az útzárak, zsákutcák kialakítása, az útpálya elhúzása, szűkítése, a forgalomlassító küszöbök, a szintemelések, berlini párnák, kölni tányérok, az optikai beavatkozások, a parkolási rendszer átalakítása.

### **Árvédelmi töltés**

Az árvédelmi töltésen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakítása gazdaságos és jó megoldás, de többségük főként szabadidős célú kerékpározásra való, figyelemmel arra is, hogy a vízszint függvényében lezárásukra is sor kerülhet. Ugyanakkor ma már vannak olyan árvédelmi töltések is, amelyek alkalmasak hivatásforgalmi nyomvonalak vezetésére is. A kerékpározás műszaki feltételrendszerét a vízügyi szervezet jogosult meghatározni.

**Gyalogosokkal közös használatú felületen kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények.**



### Gyalog- és kerékpárút

A gyalogosokkal közös felületen, járdaszinten, Gyalog- és kerékpárút, Gyalog-és kerékpárút vége jelzőtáblákkal (melyek mutatják, hogy a létesítmény elválasztás nélküli, vagy elválasztott-e, utóbbi esetben a gyalogosok és a kerékpárosok számára szolgáló oldalt is) kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lényegében megegyeznek a kerékpárútnál elmondottakkal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nagyrészt megegyeznek a kerékpárútnál elmondottakkal, azzal, hogy a létesítménytípus lényegéből fakadó konfliktusok és veszélyhelyzetek gyalog- és kerékpárutakon még hatványozottabban jelentkeznek, mint kerékpárutakon</li> <li>A vakok, gyengénlátók számára a közlekedés nehezebbé válik: a gyalog- és kerékpárúton nem látják a kerékpáros osztóvonalat, szintbeni süllyesztéseknél, és a járdaszintre emelt átvezetéseknél hiányoznak számukra a taktilis információk.</li> </ul>

### Gyalogos-kerékpáros övezet (csillapított forgalmú terület 3.)

A Gyalogos és kerékpáros övezet és Gyalogos és kerékpáros övezet vége jelzőtáblákkal kijelölt zóna (gyalogos-kerékpáros övezet) útjai a gyalogosok és kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, más járművek közlekedése tilos, illetve közútkezelői engedélyhez kötött.

Előnyei	Hátrányai
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lehetővé teszi, hogy kerékpárral is elérhetőek legyenek a járműforgalom elől elzárt belvárosi úti célok.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nincsenek.</li> </ul>

#### 4.3.2 Kerékpárparkolás, multimodalitás

A megfelelő kerékpáros infrastruktúra kiépítésének elengedhetetlen feltétele, hogy a kerékpárosok számára alkalmas kerékpártárolók legyenek kialakítva, mind a kiinduló, min a célállomásnál. Ez azt jelenti, hogy legjobb esetben a lakóépületeknél, közintézményeknél, munkahelyeknél, vasútállomásoknál és egyéb kerékpáros forgalmat vonzó létesítményeknél sort kell keríteni a szolgáltatás színvonalának megfelelő kerékpártárolók létesítésére.

A 2009-ben hatályba lépett Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Ütügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.203:2009) szerint a kerékpáros infrastruktúra kialakulásának, elterjedésének, és megfelelő szinten történő fenntartásának alapfeltétele a biztonságos tárolás, illetve parkolás. Azon helyeken, ahol jelentősebb turisztikai útvonal, látványosság, vagy kerékpáros útvonal található célszerű a kerékpár tárolókon, parkolókon kívül kerékpáros pihenőket is kialakítani.

A Magyar Kerékpáros Klub műszaki ajánlása azon általános követelményeket, melyeknek a kerékpáros tárolásnak, parkolásnak célszerű megfelelnie. (<http://kereparosklub.hu/szakmanak/parkolas/kereparparkolokhoz-muszaki-ajanlas>)

A kerékpártárolók kialakítására sokféle megoldás lehetséges, az egyszerű támaszoktól a zárt rendszerű kerékpártárolókig.

Megfelelő támasz kialakításával szemben támasztott általános követelmények:

- bármilyen fajta kerékpár (férfi, női vázas, MTB, országúti, trekking, kemping, gyermek stb.) elhelyezhető és rögzíthető legyen
- első vagy hátsó kosárral, táskával, gyermeküléssel felszerelt kerékpár is elhelyezhető és rögzíthető legyen
- a kerékpár elhelyezését, eltávolítását ne akadályozza a többi, (mellette vagy szemben) már elhelyezett kerékpár, a kerékpárok ne érintkezzenek egymással, a kerékpáros ruházatát ne szennyezze be a többi kerékpár.
- a kerékpár elhelyezése legyen egyszerű, gyors, kényelmes; a kerékpárt ne kelljen felemelni, a rögzítéséhez ne kelljen lehajolni
- biztosítson megfelelő támasztékot a kerékpárnak, a kerékpár ne tudjon eldőlni
- a támasz kerékpárral érintkező részein ne rongálja a kerékpárt (kerék, fényezés, váltó)
- tegye lehetővé a kerékpár vázának ill. legalább egyik kerekének rögzítését (a kerékpáros saját zárjával)
- a támasz legyen elmozdítás ellen rögzítve
- a tároló legyen ellenálló a rongálással szemben
- a tároló legyen könnyen tisztítható
- teljesítse a vonatkozó biztonsági előírásokat és szabványokat
- hosszabb tárolás esetén a kerékpártároló védje a kerékpárt csapadék ellen

A tapasztalatok azt mutatják, ha a tároló elhelyezése vagy kialakítása nem megfelelő, akkor a kerékpárosok egy része az egyszerűbb és kényelmesebb módon fogja elhelyezni a kerékpárt: a bejáráshoz legközelebbi oszlophoz rögzítik, a kerékpárt keresztben helyezik el az első kerék befogására alkalmas támaszoknál stb.

A leginkább bevált, és ezért a kerékpáros szervezetek által is javasolt kerékpártámasz az ún. támasztókeret (fordított U-cső, a szakirodalom Sheffield-támaszként is említi), amely egyfelől egyszerűen telepíthető, olcsó megoldás, ugyanakkor a célnak tökéletesen megfelel, a kerékpár gyorsan és kényelmesen elhelyezhető és biztonságosan rögzíthető akár a váznál, akár a kerekeknél



**Sheffield támasz (fordított „u” cső)**

Nem okoz gondolt sem a kerékpárra szerelt kosár, sem a gyermekülés. A támasztókeret megfelelő méretei: kb. 80 cm magas, 80 cm széles, és a két támasz közötti távolság

legalább 120 cm - így egy támaszhoz mind a két oldalról lehet kerékpárt rögzíteni. Egy keresztmerezítő beépítésével a női kerékpárok váza is könnyedén rögzíthető. A pontos kialakítás az „U” alaktól eltérő is lehet, a lényeg, hogy a kerékpár mind a váznál, mind a kerekeknél rögzíthető legyen.

A legbiztonságosabb megoldás a zárt, személyzet vagy elektronikus beléptető rendszer által védett tároló (ketrec vagy épületen belül egy terem) ill. a zárható kerékpártartó dobozok. Ezek a megoldások nemcsak a kerékpárt, hanem a rajta lévő felszereléseket és tartozékokat (sisak, ruházat) is védik a lopástól.



A kerékpártárolók helyének meghatározásakor, és kialakításakor fontos tényező, hogy a kerékpárosok a közlekedési eszközök megállóiban, állomásain, a multimodális csomópontok közelében hosszabb ideig parkolnak, illetve tárolják a kerékpárjukat, ezért a kerékpárról leszállva minél előbb igyekeznek a kerékpárt megfelelő tárolóba elhelyezni.



Különösen igaz ez az ingázó forgalomra, akik közlekedési módot váltanak, mikor a kerékpárról leszállnak. Általános gyakorlat, hogy a közlekedési eszközök állomásain B+R parkolókat létesítenek. A B+R parkolók kialakításánál ügyelni kell arra, hogy a kerékpáros a kerékpárról leszállva kényelmes úton érje el a továbbutazáshoz használt járművet.

Szigetmonostor településen fedett B+R parkolóként működő kerékpártárolás jelenleg a Nagyduna sétányon a gyalogos és kerékpáros komp környezetében van kiépítve, azonban az üzletek, posta, bankfiók, iskola, óvoda környezetében mindenhol célszerű kerékpártámaszok, tárolók kialakítása.



	
<p>Nagyduna sétány gyalogos és kerékpáros komp kb. 50 férőhelyes fedett B+R jellegű kerékpárparkoló</p>	<p>Madách tér (piac) környezetében megfelelő minőségű kerékpártámaszok</p>

Jelenleg kerékpártámaszok vannak elhelyezve a közintézmények, kereskedelmi és szolgáltató létesítmények közvetlen környezetében, ezek száma és állapota változó, a helyi igényeknek sok esetben nem felelnek meg.

	
<p>Vasmacska terasz előtti elavult kerékpártámaszok</p>	<p>Nagyduna sétány hiányzó kerékpártámaszok</p>

Jelentősebb kerékpárfejlesztés esetén a már most sem, de a jövőbeli igényeket és szolgáltatási szintet bizonyosan nem fogják elérni, ezért ezen támaszok darabszáma és kiépítésének típusa fejlesztendő.

	
<p>Javasolt fedett kerékpártárolás</p>	

A jelenlegi és javasolt kerékpár tárolási fejlesztéseket elsősorban a forgalomvonzó létesítmények környezetében javasoljuk, azok pontos helye további tervezési fázisban jelölendő ki.

#### 4.3.3 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Szigetmonostor esetében nem találkozunk olyan rendszerszerű tájékoztatással a településkapuknál, mely arra utalna, hogy a város kerékpáros barát lenne, és útirányjelző táblarendszer sincs hálózati szinten kiépítve.



Kerékpáros útirányjelző táblák

A városon belül ugyan a kerékpáros útirányjelző rendszer nem található, azonban tájékoztató táblák sok helyen kihelyezésre kerültek, melyeken a városközpont és a forgalomvonzó, turisztikai, illetve intézményi épületek feltüntetésre kerültek. Ilyen információs tábla van kihelyezve a Parti út és a Szentendrei út csatlakozásának környezetében az árvízvédelmi töltésen.



Parti út – Információs tábla

#### 4.3.4 Kerékpárosbarát fejlesztési alapelvek

Szigetmonostor belterületének kerékpárosbarát átalakítását elsősorban az alábbi beavatkozásokkal lehet megoldani:

- meglévő, kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények javítása, szükség szerint elvégzendőek, a **burkolatállapot javításától** a keresztmetszeti átalakításig.

- kerékpárforgalmi létesítmények vonatkozásában a **tájékoztató táblarendszer** kiépítése szükséges.
- **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, felálló helyek, torkolati kerékpársávok, kerékpáros piktogramok létesítendőek, és a csomópontokban az elsőbbségi viszonyokat megfelelően szabályozni kell.

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 járda vagy zöldfelületre kerülnek, helyszínenként 10-20 db.
- Rév kikötőknél fedett B+R tárolók létesítendőek

#### 4.3.5 Javasolt tervezési paraméterek

A tervezett létesítmények javasolt tervezési paramétereit az e-UT 03.04.11 sz. „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (A KTSZ kiegészítése)” c. Ütügyi Műszaki Előírás alapján határoztuk meg a hálózati szerep és a tervezési sebesség figyelembevételével. A tervezett új létesítményeket „B” és „C” hálózati szereppel javasoljuk kialakítani.

Létesítmény típusa	Hálózati szerep	Tervezési sebesség	Használati szélesség [m]
Kisforgalmú közút	„B” és „C”	-	-
Kerékpáros nyom	„B”	> 20 km/h	1,00
Burkolt útpadka	„B”	> 20 km/h	1,00
Nyitott kerékpársáv	„C”	≤ 20 km/h	1,25/3,50/1,25 (min. 6,0)
Kerékpársáv	„C”	≤ 20 km/h	1,00
Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút	„B” és „C”	≤ 20 km/h	2,75
Elválasztott gyalog- és kerékpárút	„C”	≤ 20 km/h	3,75 és 4,50
Kétirányú kerékpárút	„C”	≤ 20 km/h	2,00
Egyirányú forgalmú út ellenirányú kerékpáros forgalommal	„B” és „C”	-	-

#### 4.3.6 Alkalmazható létesítmények

##### Kisforgalmú utca

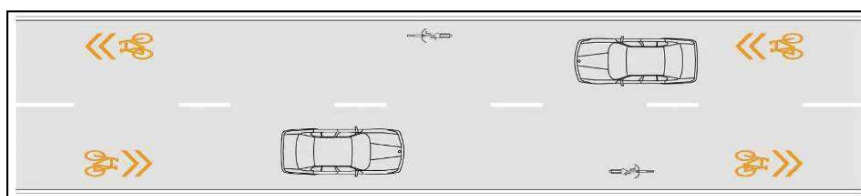
2000 E/h közúti forgalom nagyság alatti utcákban a kerékpáros a közúti forgalommal közös útpályán halad a KRESZ szabályainak megfelelően.



## Kerékpáros nyom

Kerékpárnyom olyan fontosabb utaknál fordul elő, ahol külön kerékpársáv kialakítására nincs szükség vagy lehetőség, ezért annak szélső sávjain sárga kerékpáros piktogramok jelzik a kerékpáros forgalom preferált helyét. Itt a kerékpáros a többi járművel osztozik a sávon.

A meglévő útburkolati jelek eltávolítása nem szükséges, pusztán forgalomtechnikai beavatkozást igényel. A burkolati jelek színe sárga.



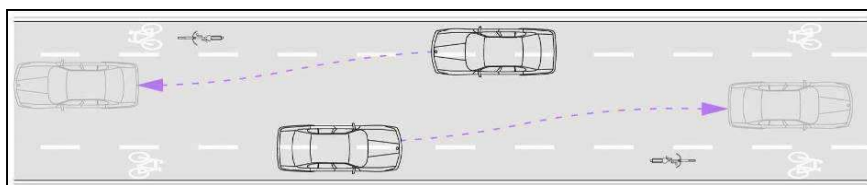
### a) Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka

A kerékpáros forgalom számára a KRESZ az útpadkán haladást írja elő, ha az útpadka erre alkalmas. Ezt a lehetőséget segíti elő az útpadka részleges vagy teljes burkolása. A forgalmi sávot és a burkolt útpadkát úttest széle vagy úttest kijáratí széle burkolati jellel kell elválasztani.

Burkolt útpadkánál a kerékpáros nem a gépjárművek forgalmi sávjában halad, hanem azon kívül, a burkolt útpadka felületén. A részleges vagy teljes burkolású útpadka nem önálló kerékpárforgalmi létesítmény. A részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka forgalomtechnikai jelzése tilos.

### b) Nyitott kerékpársáv

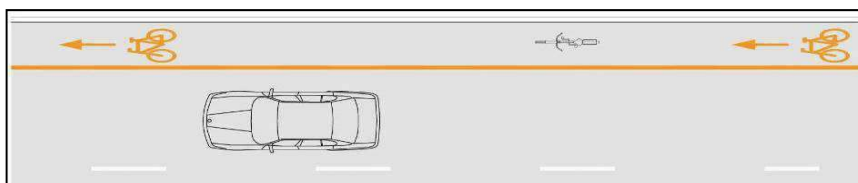
A nyitott kerékpársáv az útpálya mindkét oldalán burkolati jellel elválasztott 1,25 m széles sáv, melyet indokolt esetben mind a kerékpárosok, mind a gépjárművek átléphetnek. A közúti útpálya forgalmi sávonkénti minimális sáv szélessége 3,50 m. A burkolati jelek szélessége 0,12 m, kiosztása 1,50/1,50. A burkolati jeleket fehér színben kell elkészíteni. A meglévő hosszanti burkolati jeleket el kell távolítani.



### c) Kerékpársáv

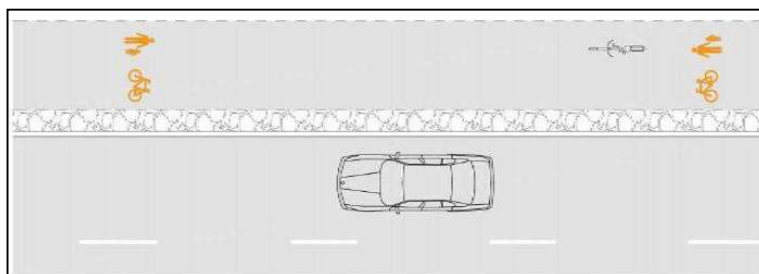
A kerékpársáv az úttest felületén kialakított sáv kerékpárok részére, amit szintén sárga vonallal jelölnek ki, leggyakrabban a járda (esetleg parkolósáv) és az úttest többi része között. A kerékpársáv minden esetben egyirányú, amin ugyanúgy a menetirány szerint kell haladni.

Az úttest két szélén kijelölt különleges forgalmi sáv. Szélessége 1,00-1,25 m. A burkolati jeleket színe sárga.



#### d) Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút olyan út, amin se csíkkal, se máshogy nincsenek elkülönítve a gyalogosok és kerékpárosok, ezért azt közösen használják. Ezért ilyen utakon fokozott figyelemre van szükség a balesetek elkerülésére. Az elválasztott és az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút is rendszerint olyan helyeken található, ahol nincs hely külön kerékpárutat, vagy kerékpársávot építeni, de emellett külső, jellemzően anyagi tényezők is közrejátszhatnak ezen egyszerűbb utak kialakításában. 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.



#### e) Elválasztott gyalog- és kerékpárút

Az elválasztott gyalog- és kerékpárút olyan út, amit egy sárga csíkkal kettéosztanak, hogy az egyik oldalát a gyalogosok, a másikat a kerékpárosok használják. Ezt táblákkal és az utak térfelére festett piktogramokkal is jelölik.

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.

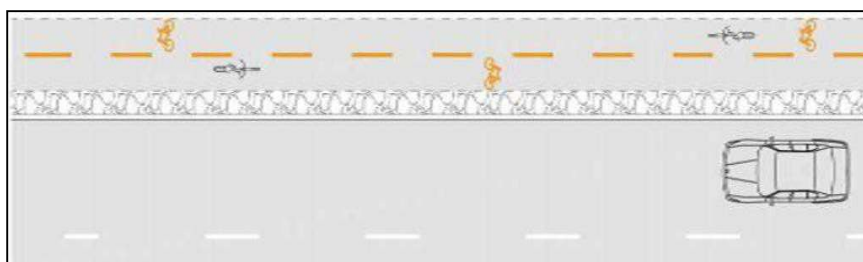


#### f) Önálló, egyirányú és kétirányú kerékpárút

Az egyirányú kerékpárút az út két oldalán, a közúti forgalomnak megfelelő irányban vezeti a kerékpáros forgalmat, ami forgalmi szempontból kedvező. Az egyirányú forgalmi rendet útburkolati jelekkel egyértelművé kell tenni. Lakott területen belül kerékpársávval kedvezően kombinálható.

A kétirányú kerékpárút általában a közút egyik oldalán létesül, és közös felületen vezeti mindkét irányú kerékpáros forgalmat. Két szélét folyamatos sárga vonallal kell kijelölni, a kétirányú kerékpárút esetében pedig tengelyében szaggatott sárga terelővonalat kell alkalmazni.

A kerékpárút burkolatának szélessége 2,00-2,25 m. A kerékpáros irányokat tengelybe festett terelővonallal kell jelölni. 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.



#### 4.3.7 Csillapított forgalmú övezetek

A kerékpáros közlekedés biztonságának növelése, a kerékpáros barát fejlesztések egyik fontos eleme a forgalom és /vagy sebesség csillapítás. Ennek egyik megoldása lehet a korlátozott behajtású övezetek, zónák kialakítása.

Szigetmonostor belterületén jelenleg is sok esetben megtalálhatóak ezen forgalomtechnikai megoldások, melyekkel a csillapított forgalmú, valamint sebességű területek, utcák kijelölésre kerültek. Ezen megoldások a kerékpározhatóság feltételeit teljesítik.

Tekintettel arra, hogy a vizsgált terület maga a települési belterület, így a vizsgált területen belül a 30 km/h sebességű és a lakó pihenő övezet alkalmazása az egyik leghatékonyabb módja lehet a kerékpárosbarát hálózat kialakításának.

Az önkormányzat 2016-ban a Képviselő Testület által hozott döntése értelmében az **egész településen 40 km/h sebességkorlátozást tervez bevezetni**. Tekintettel arra, hogy ezen sebességcsillapítás a Magyar Közút Nzrt-t is érinti, így az egyeztetések jelenleg is folyamatban vannak.

Ezen kívül az önkormányzat szándékában áll a teljes **Horányi üdülőterületet Lakó-pihenő övezetté** átalakítani.

Mindkét intézkedés egyben szolgálja a közlekedés biztonság növelését, mely kedvező lehet a kerékpárral közlekedők számára is.



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

- 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 szintbeli elválasztása a gyalogos közlekedéstől.
- A csillapított forgalmú területeken a kerékpáros forgalom számára egyértelműen jelezni kell a csatlakozó kerékpáros hálózati irányt.

#### 4.3.8 Kerékpárosbarát forgalomtechnikai átalakítások, korrekciók.

A fejlesztési területen belül a forgalom és sebességcsillapítással nem érintett útvonalakon szükséges lehet a kerékpárosok közlekedésbiztonságának növelése.

A forgalombiztonság növelésére a ezen útpályákon a közlekedők figyelemfelkeltésére és a kerékpárosok iránymutatására 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 történő 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 elsősorban a gépjárművezetők számára jelenthet figyelemfelhívást, 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 körültekintő 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.

#### 4.3.9 Jelzőlámpás csomópontok

Szigetmonostor esetében jelzőlámpás csomópontok nincsenek kialakítva, a tervezett fejlesztések keretében jelzőlámpás csomópontok kialakítása nem szükséges.



## **2. Fő utca (1113 j.) Rév u. - Kossuth tér között valamint Mátyás király tér - Madách tér - Fő utca között**

Ezen a szakaszon jelenleg nincs kerékpáros létesítmény kijelölve, ezért figyelembe véve az útszakasz műszaki paramétereit kerékpáros nyom felfestése történhet meg, ezzel együtt azonban a burkolat szélesség miatt sebesség korlátozás bevezetése is indokolt.

## **3. 1113 j út (Madách tér - Fő utca csp-tól) - 11306 j. út (Szentendrei út) csp között**

A 1113 j. út esetében Kerékpáros nyom felfestésének lehetősége az ÚME és a rendelkezésre álló forgalmi adatok alapján vizsgálendő. EUROVELO 6 kiépítése ugyanakkor szintén figyelembe veendő, hiszen annak tervezett nyomvonala a Fő utca mentén húzódik. Amennyiben az Eurovelo 6 megépítése csak távlatban történik meg, úgy a kerékpáros nyom felfestése a fejlesztés megvalósításakor elvégzendő.

## **4. 11306 j. út (Szentendrei út) - Szentendrei rév közötti szakasz**

A Szentendrei révhez vezető útszakasz esetében kerékpáros infrastruktúra beavatkozásra nem kerülhet sor, tekintettel az ívóvízbázis és kutak közelségére, azonban kitáblázással jelölhető a kerékpáros közlekedés.

## **5. Szentendrei út (11306 j. országos közút) Szentendrei rév és Nagydunasétány közötti szakasz**

Jelenleg a Szentendrei út, mint országos közút a Magyar Állam tulajdona, és a Magyar Közút Nzrt kezelésében lévő útszakasz, mely jelenleg egy mart aszfaltos burkolt útként működik. Ezen útszakasz felújítása a kerékpáros turisztikai kör megvalósításával elengedhetetlen, mely felújítás során a burkolat 4,00 – 4,20 méter szélességben, 0,5-0,5 m földpadkával, és új aszfalt kopóréteggel ellátott útszakaszként épülne ki.

## **6. Szentendrei út (11306. j országos közút) Nagyduna sétány - Dunakeszi komp közötti szakasz**

A PM\_KEREKPARUT\_2018/30 számú támogatási szerződéshez kapcsolódóan 2020-ban megvalósult kerékpáros fejlesztés következtében ezen szakaszon kerékpárnyom felfestés került kiépítésre, így a kerékpáros turisztikai kör megvalósítása során infrastruktúrális beavatkozásra nem kell sort keríteni.

## **7. Nagyduna sétány - Szentendrei út - Monostori út közötti szakasz**

A PM\_KEREKPARUT\_2018/30 számú támogatási szerződéshez kapcsolódóan 2020-ban megvalósult kerékpáros fejlesztés következtében ezen szakaszon kerékpárnyom felfestés került kiépítésre, így a kerékpáros turisztikai kör megvalósítása során infrastruktúrális beavatkozásra nem kell sort keríteni.

## **8. Monostori út - (Nagyduna sétány - Füzeserdő utca közötti szakasz)**

A PM\_KEREKPARUT\_2018/30 számú támogatási szerződéshez kapcsolódóan 2020-ban megvalósult kerékpáros fejlesztés következtében ezen szakaszon nyitott kerékpársáv



valamint kerékpárnyom felfestés került kiépítésre, így a kerékpáros turisztikai kör megvalósítása során infrastruktúráis beavatkozásra nem kell sort keríteni.

A Monostori emlékhely környezetében egy murvás parkoló kialakítására kerül sor, míg a Monostori út - Áfonya tér közötti útszakasz murvás burkolattal történő felújítása történik meg.

### 9. Füzeserdő utca (Monostori út - Árpád út közötti szakasz)

Ezen a szakaszon jelenleg nincs kerékpáros létesítmény kijelölve, ezért figyelembe véve az útszakasz műszaki paramétereit kerékpáros nyom felfestése történhet meg.

### 10. Árpád utca (Füzeserdő u - Bajcsy Zs u. közötti szakasz)

Ezen a szakaszon jelenleg nincs kerékpáros létesítmény kijelölve, ezért figyelembe véve az útszakasz műszaki paramétereit kerékpáros nyom felfestése történhet meg.

### **Egyéb, a TOP Plusz pályázat műszaki tartalmán felüli távlati tervezett fejlesztések:**

Szigetmonostor Község Önkormányzata 2018. évben a BOKUT-TERV Kft. tervezésében megterveztetett egy, a Horánygyöngye és Vadvirág utca kereszteződésében létesítendő kerékpáros pihenő helyet, mely beruházás szintén pályázati forrásból valósulna meg, annak nyertessége esetén. Ezen kerékpáros pihenőhely kialakítása során 8 db kerékpártámasz kialakításával, párhuzamos felállású gépjármű parkolóval, zöldfelülettel, és térkő burkolattal kiépítendő kerékpáros pihenőhely került megtervezésre.



21. ábra - Tervezett kerékpáros pihenő kialakítása  
Horánygyöngye és Vadvirág utca kereszteződésében

Szigetmonostor Község Önkormányzata 2020. júniusában a Tandem kft. tervezésében elkészítette a községet érintő összes rév és komp kikötő környezetében tervezett fedett illetve fedetlen kerékpárparkolók egyszerűsített tervét „SZIGETMONOSTOR, KERÉKPÁRTÁROLÓK LÉTESÍTÉSE A RÉVEKNÉL ÉS KOMPOKNÁL” címmel.

Ezen tervezett fejlesztés keretében a gödi és szentendrei rév, valamint a Határcsárda és Dunakeszi komp környezetében fedett/fedetlen kerékpárparkoló kiépítése valósulna meg, az alábbi bontásban:

1. Gödi rév 84 db fedett kerékpártámasz
2. Pásztori rév 30 db fedett kerékpártámasz
3. Határcsárda komp 50 db fedett kerékpártámasz
4. Dunakeszi komp 10 db fedés nélküli kerékpártámasz

### Pásztori rév:

Javasolt a meglévő fedett kerékpártámaszok bővítését hosszirányban a SZIV SE sportegyesület telephelyének kerítése mentén, és a meglévő állványok cseréjét kedvezőbb kialakítású váztartós támaszokra. Összesen **kb 30 db** kerékpártámasz javasolt. A támaszok alatt térkő burkolat tervezett.

### Határcsárdai komp

Javasolt egy új 10\*6 m alapterületű burkolt és fedett kerékpártárolót kiépíteni, két sorban „U” típusú támaszokkal. Ez kb. **50 kerékpár** tárolására alkalmas.

### Gödi rév

Itt a meglévő kedvezőtlen kialakítású kerékpártámaszok cseréje szükséges. Burkolat építése nem szükséges, mert jelenleg is lebetonozott a terület. A meglévő fedél nem elég széles ahhoz, hogy alatta két sorban U-típusú kerékpártámaszokat helyezzünk el, ezért itt a tető gerince alatt középen, egymással szemben két sorban váztartós kerékpárállványok elhelyezése javasolt, melyeket a meglévő beton burkolathoz csavarokkal le lehet rögzíteni. Annyi támaszt javaslunk elhelyezni, amennyi elfér a meglévő fedél alatt, ami előreláthatóan 14 db, 2,1 m hosszú, 6 állásos állvány, ami **84 db kerékpár** tárolására alkalmas.

### Dunakeszi komp

Itt a kisebb kerékpártárolási igénynek megfelelően csak 5 db U-típusú kerékpártámasz **10 férőhely** kerülne elhelyezésre, fedél nélkül, térkőves placcon.

Mivel a túlparton az úti célok gyalog távol találhatóak, így igény lenne a kompnál kerékpáros bérletet/tömbjegyet bevezetni, vagy a helyieknek a kerékpárszállításhoz kedvezményt biztosítani, esetleg ingyenessé tenni (benne lehetne a kerékpárszállítás a személyjegy árában a helyieknek). Ezen intézkedéseket azért szükségszerűek, mert jelenleg a gépjárművel való átkelés tömbjeggyel nagyjából azonos árban jön ki, mint a kerékpárral történő átkelés, annak ellenére, hogy az előbbi több helyet foglal a kompon, és nem is környezetbarát közlekedési mód.



Javasolt fedett kerékpártárolók a rév és komp kikötők környezetében

## 5.2. Közbringa

Szigetmonostor községben közbringa rendszer nem üzemel. Az elképzelések szerint a Budapest területén üzemelő MOL BUBI közbringa rendszer összekötésre kerül Szentendrével.

A fejlesztésről a kormány **„a Dunakanyar kiemelt turisztikai fejlesztési térség meghatározásáról, valamint a térségben megvalósítandó egyes fejlesztésekről”** című 1550/2017. (VIII. 18.) Korm. határozata rendelkezik. A beruházás az aktív turizmus fejlesztését hivatott szolgálni, amit a kormány 1 milliárd forintos hazai forrásból kíván megvalósítani.

## 5.3. Szervezeti-működési háttér

Korábbi fejezetben már bemutatásra került a jelenlegi szervezet és működési háttér. A fejlesztések eredménye képpen az önkormányzat éves költségvetésében az útfenntartásra betervezett keretből történik a karbantartás, üzemeltetés, amennyiben a fejlesztés miatt a korábbi keretösszeg nem elegendő, úgy a későbbiekben a keretösszeg emelése szükséges.

A fejlesztés megvalósulása esetén a támogatási összeget, a pályázat lebonyolítását, a megvalósítást és ahhoz tartozó kifizetéseket elkülönített számlán kell kezelni, melynek érdekében az önkormányzat elkülönített számlát nyit.

## 5.4. Kerékpáros adatgyűjtés

A rendszeres (kézi vagy automatikus) kerékpáros forgalomszámlálás bevezetése a Dunamenti EuroVelo 6 nyomvonalon javasolt. A kerékpáros forgalom nagysága ezen a nemzetközi kerékpárforgalmi nyomvonalon indokolja a monitorozást, Szigetmonostor területén ilyen monitoringozásra csak abban az esetben lesz szükség, ha az Eurovelo 6 nyomvonal módosul és a módosult nyomvonal érinti, vagy áthalad Szigetmonostor területén.

A kerékpáros forgalom számlálása jelenleg nincs a vizsgált területen. Természetesen automatikus forgalomszámlálási állomások kiépítéseivel a fejlesztés megalapozottsága, céljának elérése pontosabb adatokkal alátámasztható és igazolható, azonban nem feltétele a fejlesztés megvalósulásának.

Jelen kerékpáros fejlesztés keretében egyirányú utcák kétirányú kerékpáros forgalomra történő megnyitása szükséges és elengedhetetlen a biztonságos és megfelelő kerékpáros forgalom lebonyolítása érdekében.

A tervezett nyomvonalakon elképzelt fejlesztés a kerékpáros forgalom és a kerékpáros közlekedés hálózatba történő csatolására megfelelő. Amennyiben a későbbiekben a kerékpáros igények ezt a lehetőséget felvetik, abban az esetben további tervezés keretében vizsgálendő a meglévő utcák kerékpáros forgalomra történő átalakítása, megnyitása, de nem ezen tervezett fejlesztés keretében.

## 5.5. Kísérő intézkedések, Szemléletformálás

Napjainkban már természetes dolog, hogy a biztonságos közlekedés alapjait az iskolákban alapozzuk meg. A biztonságos kerékpáros közlekedésre való oktatás pedig alapfeladat. Az egységes módszertan szerint kell a gyermekek közlekedésre való nevelését elvégezni. A kerékpárhasználat elsajátítása már egészen kis korban nélkülözhetetlen. A különböző korcsoportoknak különböző szinten kell a képzést átadni, ehhez megfelelő szakemberekre, képzett oktatókra van szükség.

Nagyban hozzájárulhat ezen módszertan elsajátításához az általános iskolákban tanóra keretében történő biztonságos közlekedés oktatása. Szigetmonostoron a **Zöldsziget Körzeti Általános Iskola, Alapfokú Művészetoktatási Intézmény**, valamint az újonnan megnyitott, tervezett fejlesztés nyomvonalában megtalálható a **Nyitnikék óvoda** bővítése remek lehetőség arra, hogy a kisebb és nagyobb gyermekek megfelelő oktatásban és képzésben részesüljenek a kerékpáros közlekedés szabályaival kapcsolatban.

Ezért javasoljuk, hogy **akár** tanóra keretében kerüljön sor rendszeres képzésre, oktatásra a közlekedés biztonság, és egyben a kerékpáros közlekedés megfelelő elsajátítása érdekében. Javasoljuk továbbá a Nemzeti Alaptanterv által elfogadott Bringaakadémia, oktatásban történő alkalmazását (<http://www.bringaakademia.hu/>)

### Média és kampány ereje

A kerékpározás népszerűsítését feltétlen feladatként kell kitűzni. A kerékpározást népszerűsítő kampányok, a média ereje elengedhetetlen ezen a területen. A kerékpározás egészségfejlesztő hatása, valamint ezzel egy időben a közösségépítő ereje óriási motiváció lehet a megfelelő ütemben történő kerékpáros közlekedés fejlesztéséhez. Javasoljuk, hogy Szigetmonostor is minden évben csatlakozzon az Európai Mobilitási Hét nemzetközi kampányához, illetve, hogy az önkormányzat a médián keresztül népszerűsítse a lakosság körében a kerékpárfejlesztéseket, és azok kedvező hatásait.

Szigetmonostor önkormányzati lap szintén megfelelő formája, és felülete lehet a biztonságos kerékpáros közlekedés alapjainak elsajátítására.



[illegible]

A kiadvány esetében természetesen nem csak a kerékpáros közlekedés, hanem a gyalogos és a gépjármű közlekedés alapelveinek, szabályainak, az egyes közlekedési módok közti kapcsolatok, biztonságos közúti közlekedési ismeretek oktatása, ismertetése is feladat, hiszen a biztonságoskerékpáros közlekedéshez nélkülözhetetlen az egyéb közlekedés módját választó emberek megfelelő tájékoztatása.

Ennek megfelelően javasolt egy olyan fórum, kiadvány, vagy szemléletformáló tevékenység létrehozása, mely nem csak a kerékpárosok, hanem a gyalogosok és az autósok számára is elérhető.

## Szempléletformáló tevékenység biztosítása

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztését lakossági fórumokon, az iskolákban, közintézményekben szórólap formájában lehet a lakossággal ismertetni. A kerékpározás kedvező élettani hatásait és a környezetkímélő hatást nem lehet kellő mértékben hangsúlyozni. Javasolt regionális kerékpáros versenyek, felvonulások szervezésével népszerűsíteni a kerékpáros életformát.

**Szemléletformáló kampány során a fő feladatok:**

- kerékpáros kultúra növelését célzó népszerűsítő, oktató, ösztönző kampányok, rendezvények, biciklizés megvalósítása
- információs kiadványok, tájékoztatók készítése, megváltozott forgalmi rendet és/vagy új KRESZ szabályokat
- szemléletformáló eszközök beszerzése (pl.: futóbicikli, cargo-kerékpár)
- kerékpáros szemléletformáló kampányainak a megvalósítása (pl.: iskolások, óvodások, gépjárművezetők, kerékpárral közlekedők részére, stb.)

- gépjárművezetők számára a kulturált együtt közlekedésre felhívókampány(ok) megvalósítása.
- az Európai Mobilitási Hét keretében kerékpáros programok szervezése

#### Kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó szemléletformáló kampányhoz:

- Élménytúrák szervezése a kiépült kerékpárút-hálózaton.
- A kerékpárutak előzetes feltérképezése, helyszínbejárás
- A túravezetők figyelemfelhívása a balesetveszélyes helyekre, jellemző szituációkra
- A résztvevők számára egészséges frissítő biztosítása
- Bringa Akadémia RoadShow
- Bringázz a Munkába kampány megvalósítása
- Szórólapok készítése A5, A4, A3 méretben, szükség szerint nagyméretű molinók készítése
- Kommunikációs feladatok ellátása (helyi médiában való megjelenés, kampányeseményekről asajtó értesítése, sajtótájékoztató szervezése, stb.)
- munkahelyeken kerékpáros közlekedésbiztonsági előadások szervezése

## 6. MEGVALÓSÍTÁS

### 6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

Ssz	Mérföldkő	Tervezett kezdés	Tervezett befejezés
<b>1.</b>	<b>Műszaki tervek + Kerékpárforgalmi Hálózati Terv</b>	<b>2023.11.01</b>	<b>2024.03.31</b>
1.1	Egyesített Engedélyezési és Kiviteli terv	2023.11.30	2024.03.31
1.2	Kerékpárforgalmi Hálózati Terv aktualizálása	2023.11.01	2023.11.15
<b>3.</b>	<b>Közbeszerzések lefolytatása</b>	<b>2023.11.01</b>	<b>2023.03.31</b>
3.1	Tervezők kiválasztása	2023.11.01	2023.11.30
3.2	Kivitelező kiválasztása	2024.05.01	2024.06.30
<b>4.</b>	<b>Építés kivitelezés</b>	<b>2024.07.01</b>	<b>2024.12.31.</b>
4.1	Építés kivitelezés 25%-os készültség	2024.07.15	2024.08.31
4.2	Építés kivitelezés 50%-os készültség	2024.09.01	2024.10.30
4.3	Építés kivitelezés 100%-os készültség	2024.11.01	2024.12.31
<b>5.</b>	<b>Szemléletformáló tevékenység</b>	<b>2025.01.01</b>	<b>2025.03.31</b>
	Szemléletformáló tevékenység megvalósítása	2025.01.01	2025.03.31

### 6.2. Források

A jelenleg futó támogatási ciklus a kerékpáros terület fejlődését abban az esetben segíti, ha a források felhasználása hatékonyan történik. Az integrált operatív programok keretein belül lehetőség van arra, hogy a kerékpárforgalmi fejlesztések beépüljenek olyan más fejlesztésekbe, melyek elsődleges célja nem feltétlenül a kerékpáros fejlesztés.

Jelenleg elérhető lehetséges források:

- a. **Terület és Településfejlesztési Operatív Program**
- b. Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)
- c. Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program
- d. egyéb állami támogatás kerékpárút fejlesztésre

Szigetmonostor Község Önkormányzata a jelen KHT aktualizálása során bemutatott kerékpáros turisztikai kör, mint tervezett fejlesztést a ***TOP\_Plusz-1.1.3-21*** című ***Kerékpáros turisztikai kör kialakítása Szigetmonostoron támogatása Pest megye területén pályázati forrásból kívánja megvalósítani.***