



Kerékpáros infrastruktúra megteremtésének lehetőségei a pesti Nagykörúton



Techet Gábor
(2014. június 23.)
2015. október 14.



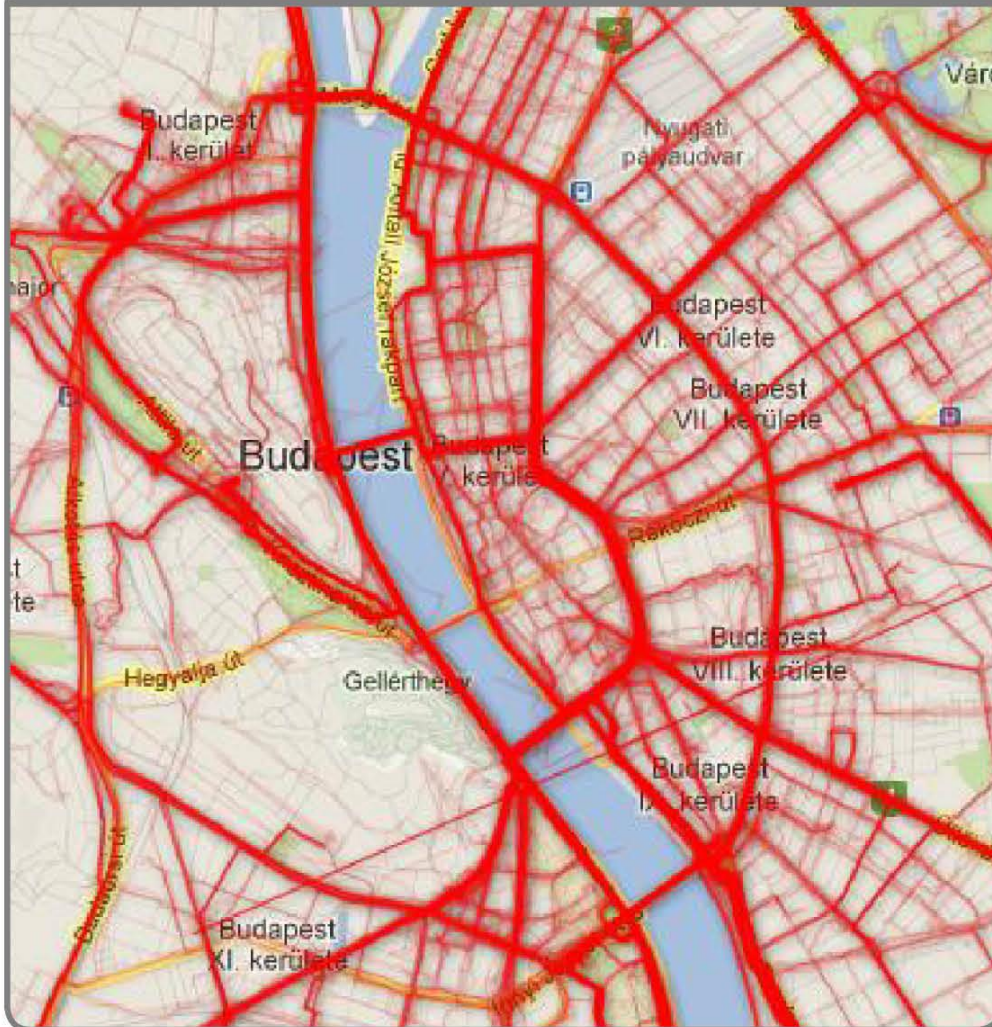


1. Jelen állapot



1. Jelen állapot

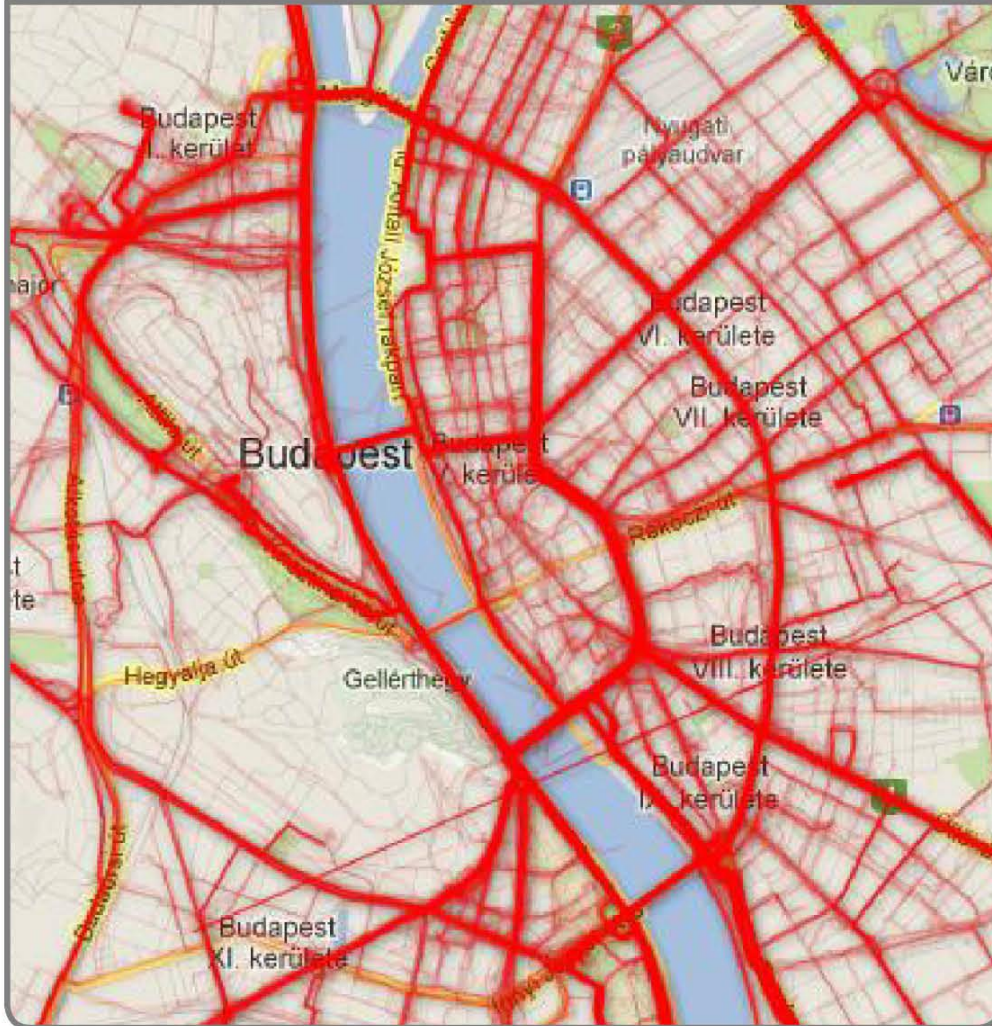
Kerékpáros „hő térkép” (okostelefon alkalmazás)





1. Jelen állapot

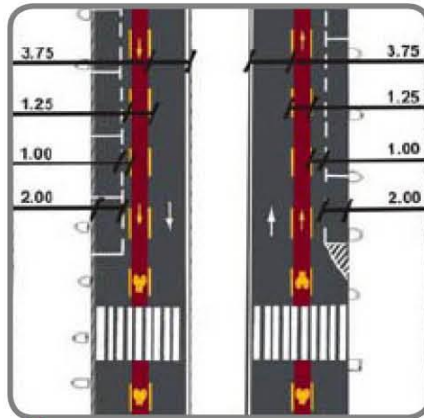
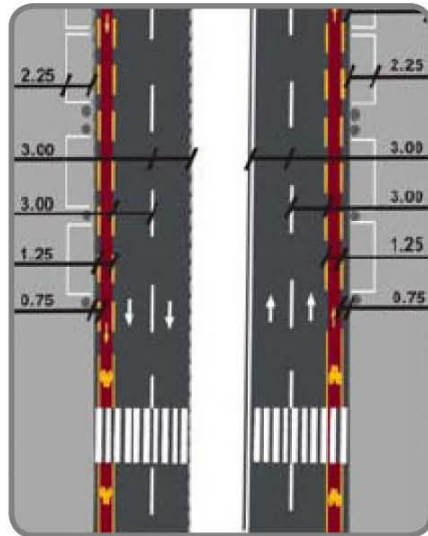
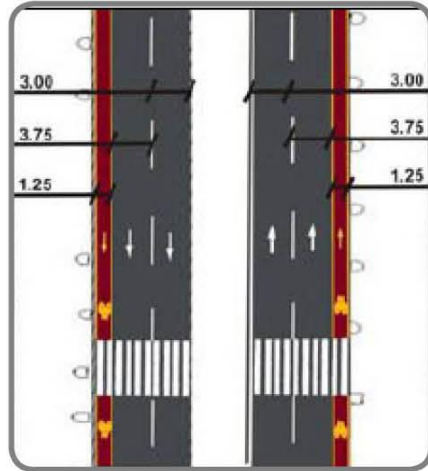
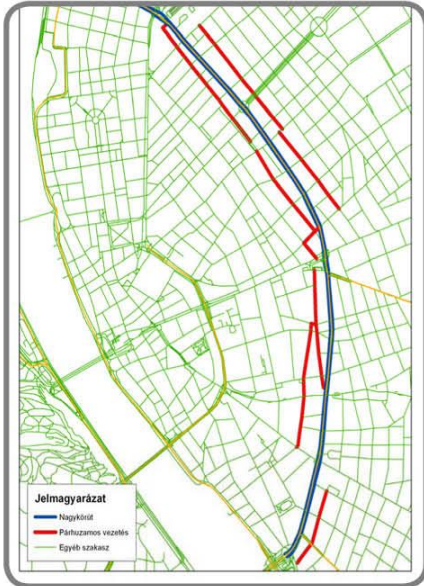
Kerékpáros „hő térkép” (okos telefon alkalmazás)



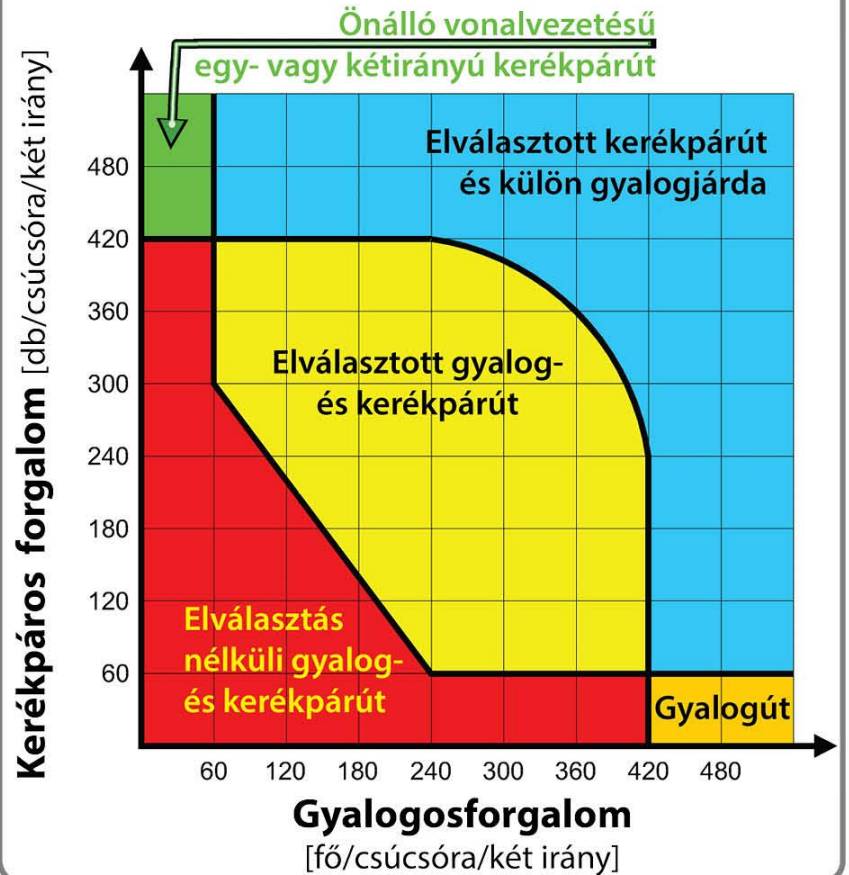


2. Előzetes tanulmányok

Budapest belső városrészének komplex kerékpáros barát fejlesztése – Nagykörút kerékpárosbarát átalakítása – döntés előkészítő terv (KTI, 2013)



Gyalogos és kerékpáros forgalom elválasztása



3. Méréseim

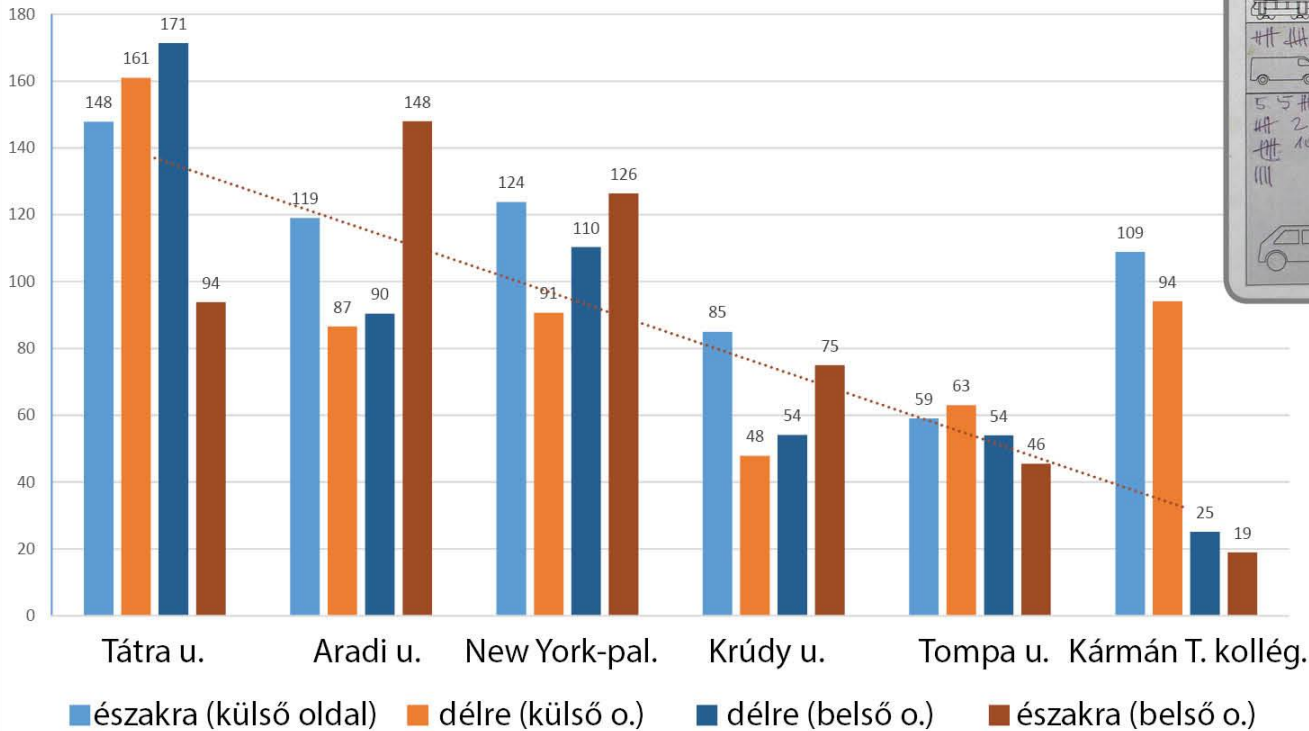
- Internetes közvélemény kutatás
 - └ 20 kérdés, 531 kitöltő, értékes vélemények



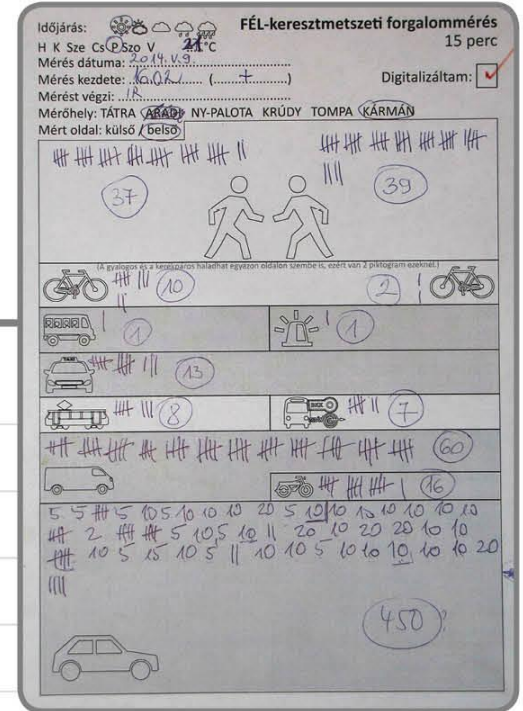
3. Méréseim

- Internetes közvélemény kutatás
 - ↳ 20 kérdés, 531 kitöltő, értékes vélemények
- keresztmetszeti modal-split (6 hely, 53db)

Gyalogosforgalom középértékek oldalanként és irányonként [fő/óra]



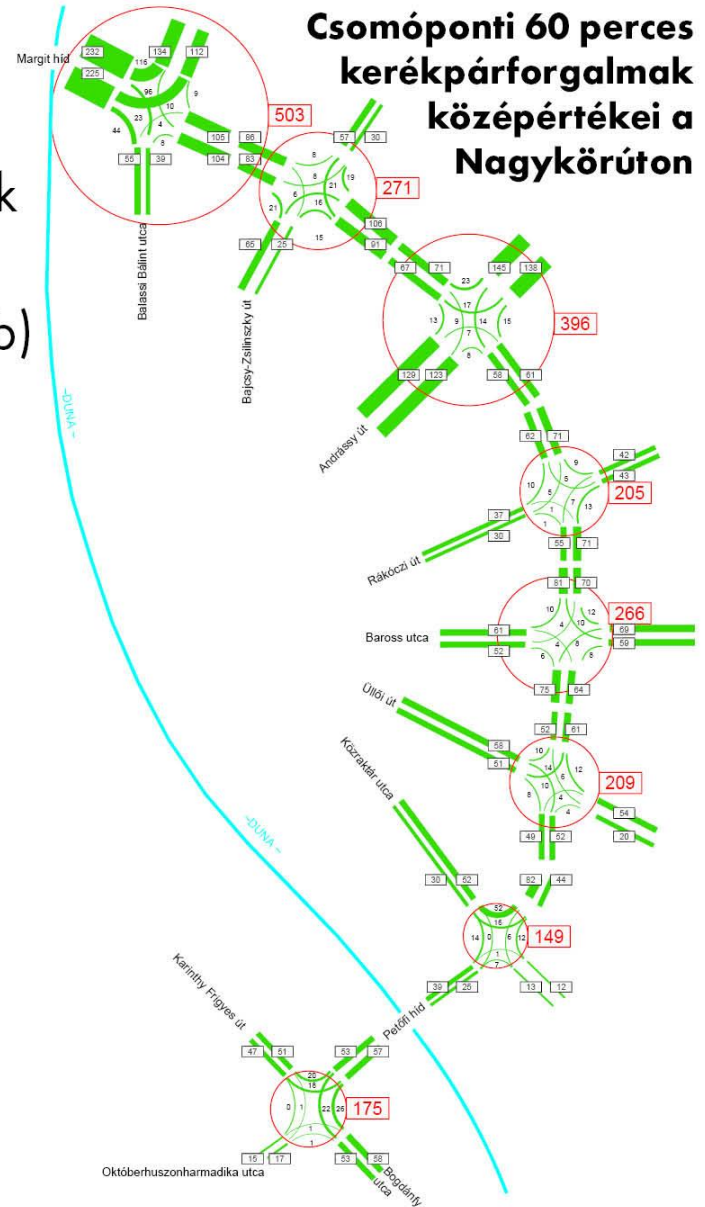
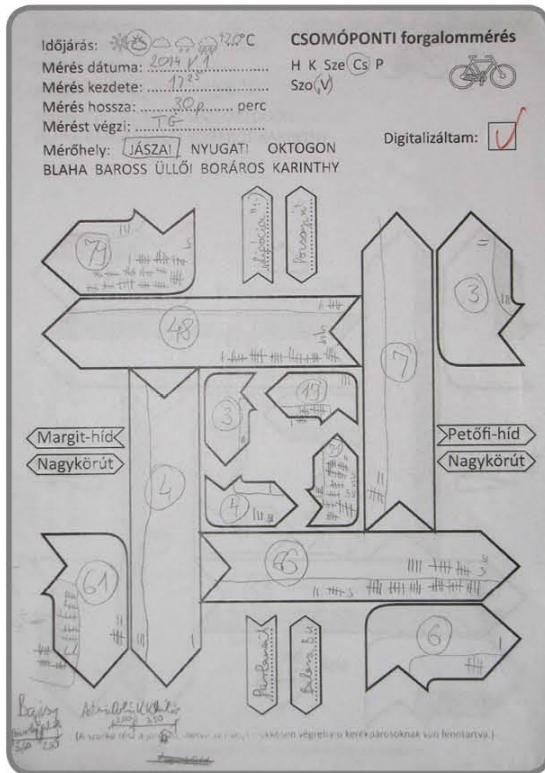
Forrás: saját mérések, 2014. március-május (53 alkalom)





3. Méréseim

- Internetes közvélemény kutatás
 - └ 20 kérdés, 531 kitöltő, értékes vélemények
- keresztmetszeti modal-split (6 hely, 53db)
- csomóponti kerékpárszámlálás (8hely, 105db)



4. Kerékpár a mindennapokban

Szemléletváltás → a kerékpár egészséges, közlekedési eszköz





4. Kerékpár a mindennapokban

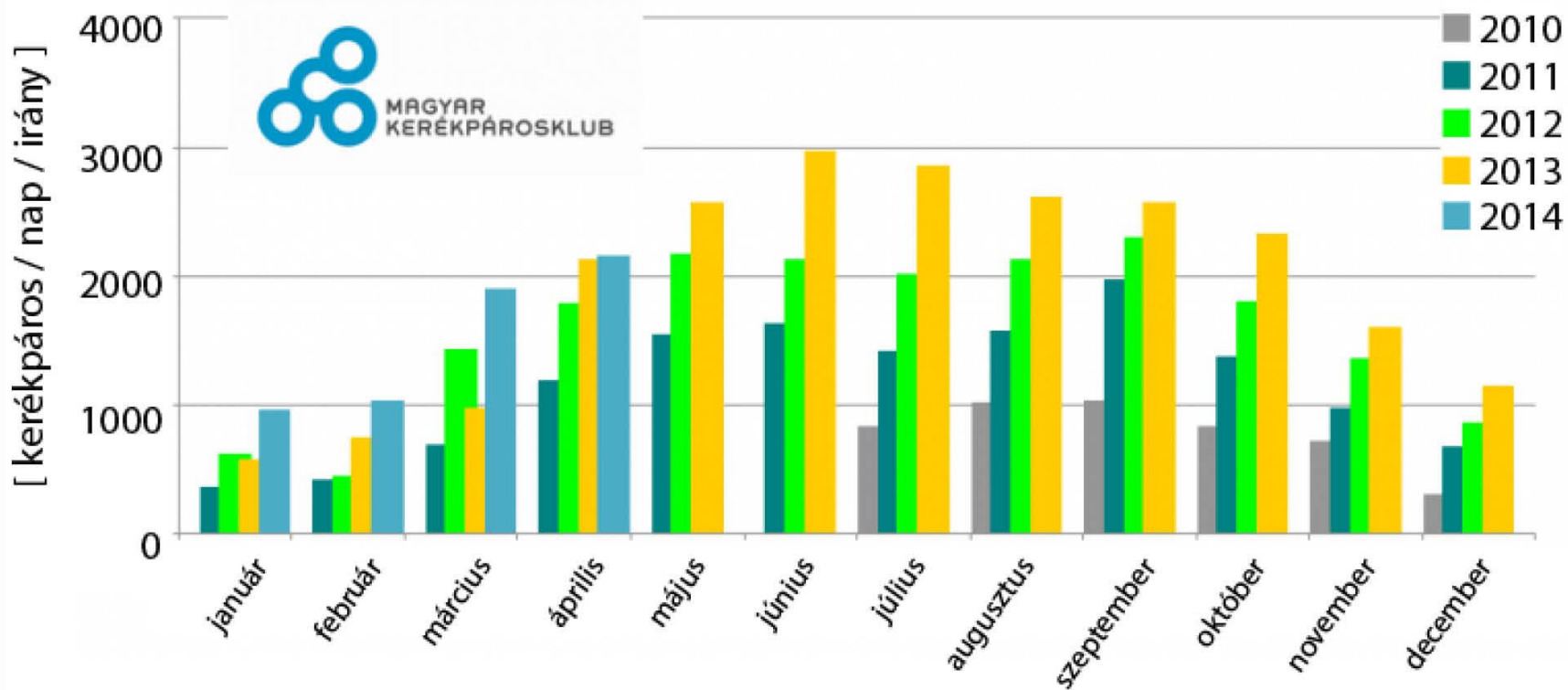
Szemléletváltás → a kerékpár egészséges, közlekedési eszköz



4. Kerékpár a mindennapokban

Szemléletváltás → a kerékpár egészséges, közlekedési eszköz

Munkanapok átlagos kerékpárforgalma a Múzeum körúton

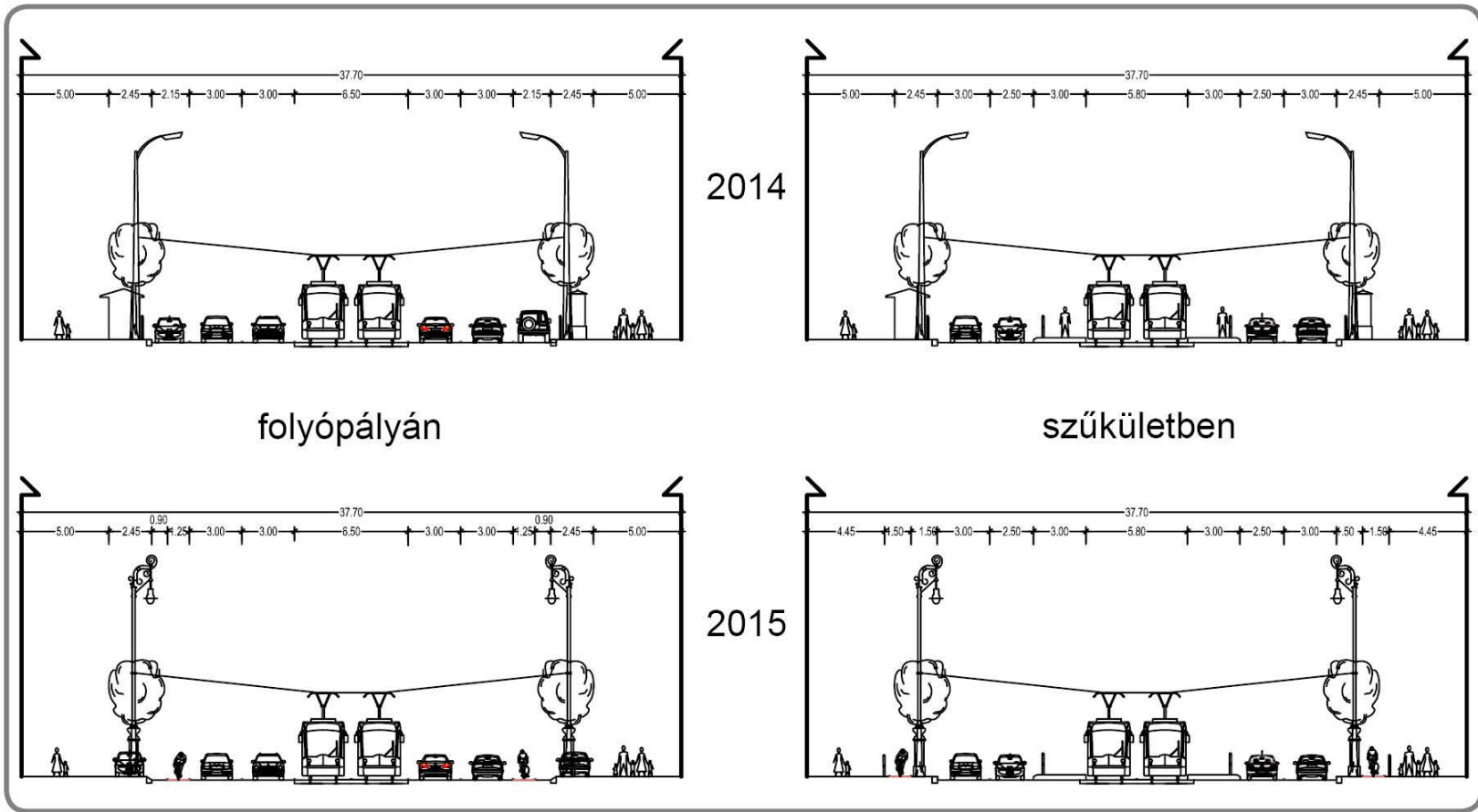




5. Tervezés

Szabályozási keresztmetszet funkcionális újrafelosztása

A megoldás kulcsa: a parkolás



5. Tervezés

Szabályozási keresztmetszet funkcionális újrafelosztása

A megoldás kulcsa: a parkolás

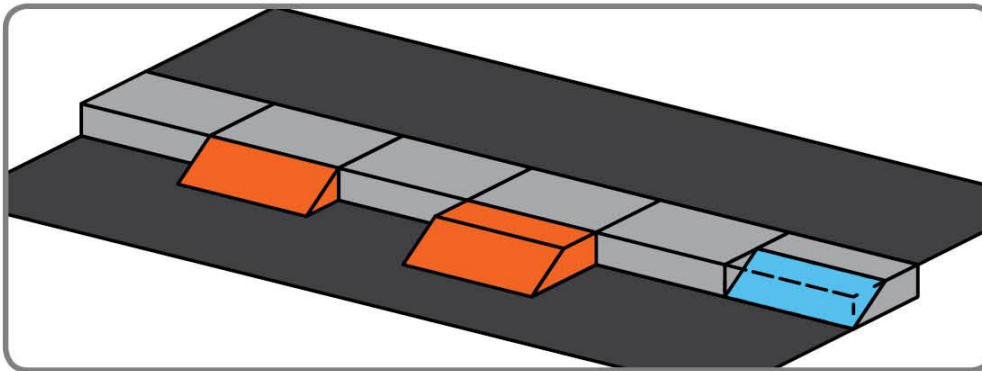




5. Tervezés

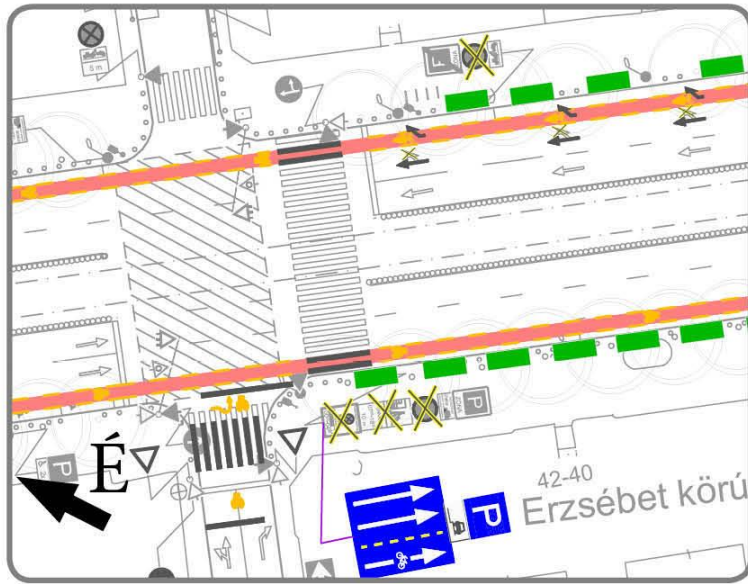
Szabályozási keresztmetszet funkcionális újrafelosztása

A megoldás kulcsa: a parkolás



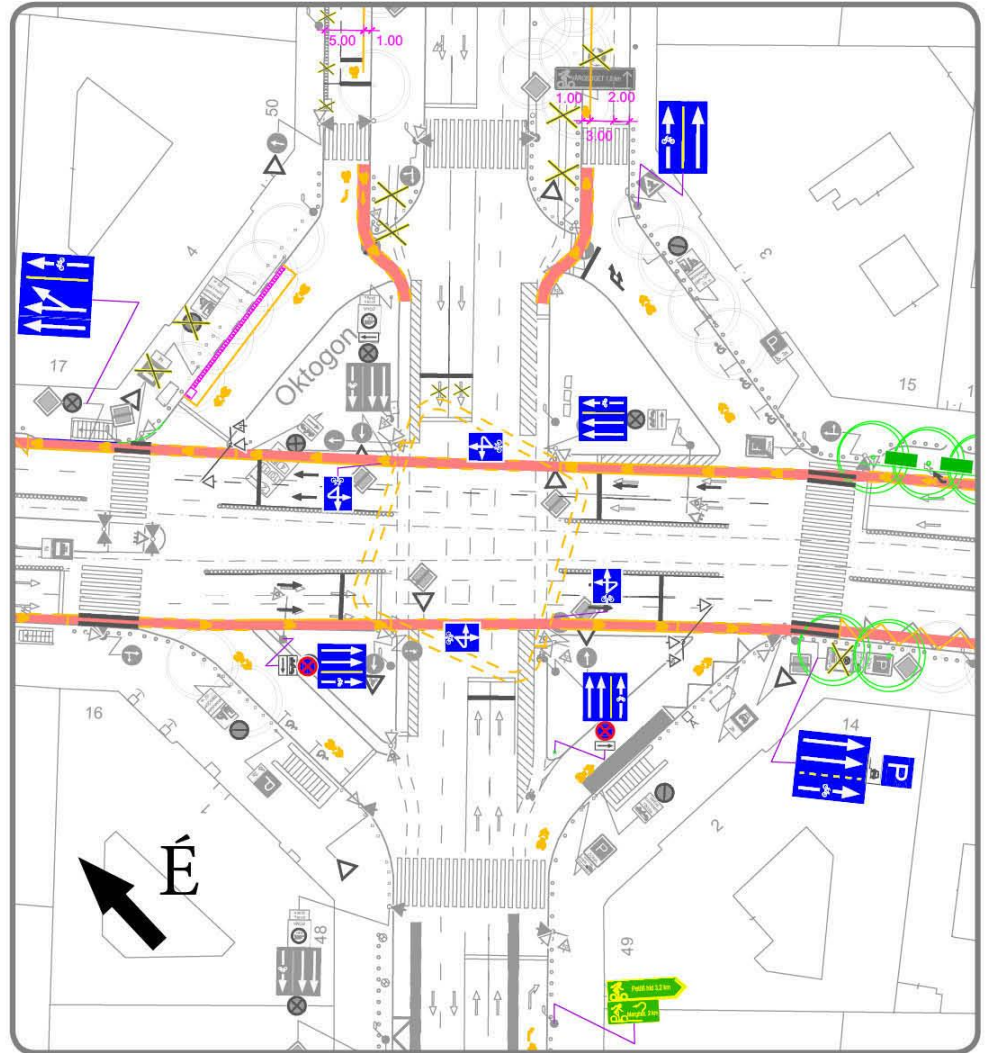


5. Tervezés - csomópontok



Dob utca ↑

Oktagon →





5. Tervezés - egyedi szakaszok

Szűk szakaszok





5. Tervezés - egyedi szakaszok

Szűk szakaszok



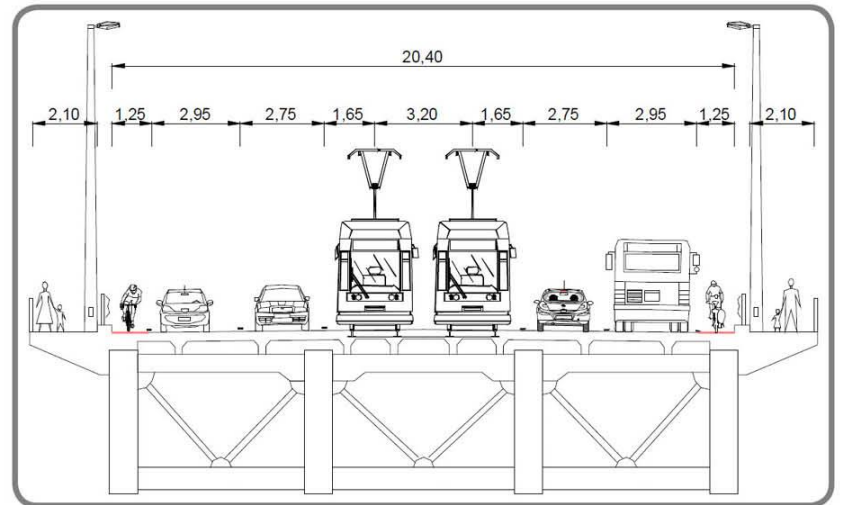


5. Tervezés - egyedi szakaszok

Szűk szakaszok



Petőfi híd: drága és fölösleges átépítés helyett 1980 előtti keresztmetszet



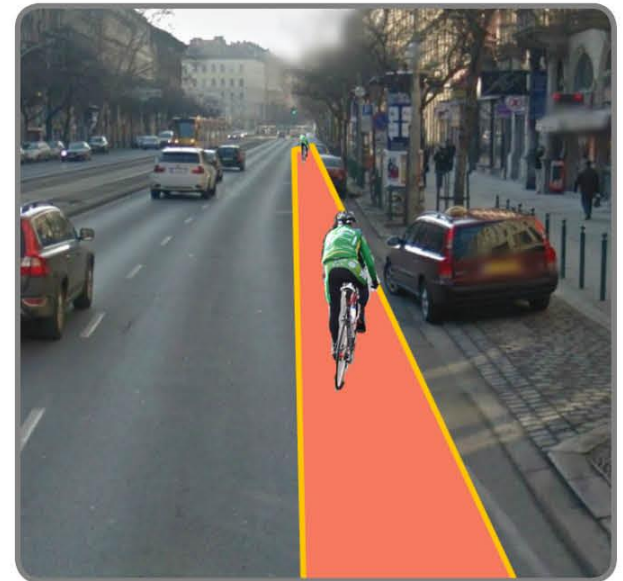
6. Összefoglalás

Beavatkozások

- 700 fa (+újak ültetése)
- 700 parkolóhely → berendezési sáv (550 marad)
- Petőfi híd: 1980 előtti keresztmetszet
- Villamos marad!
- 455 millió Ft

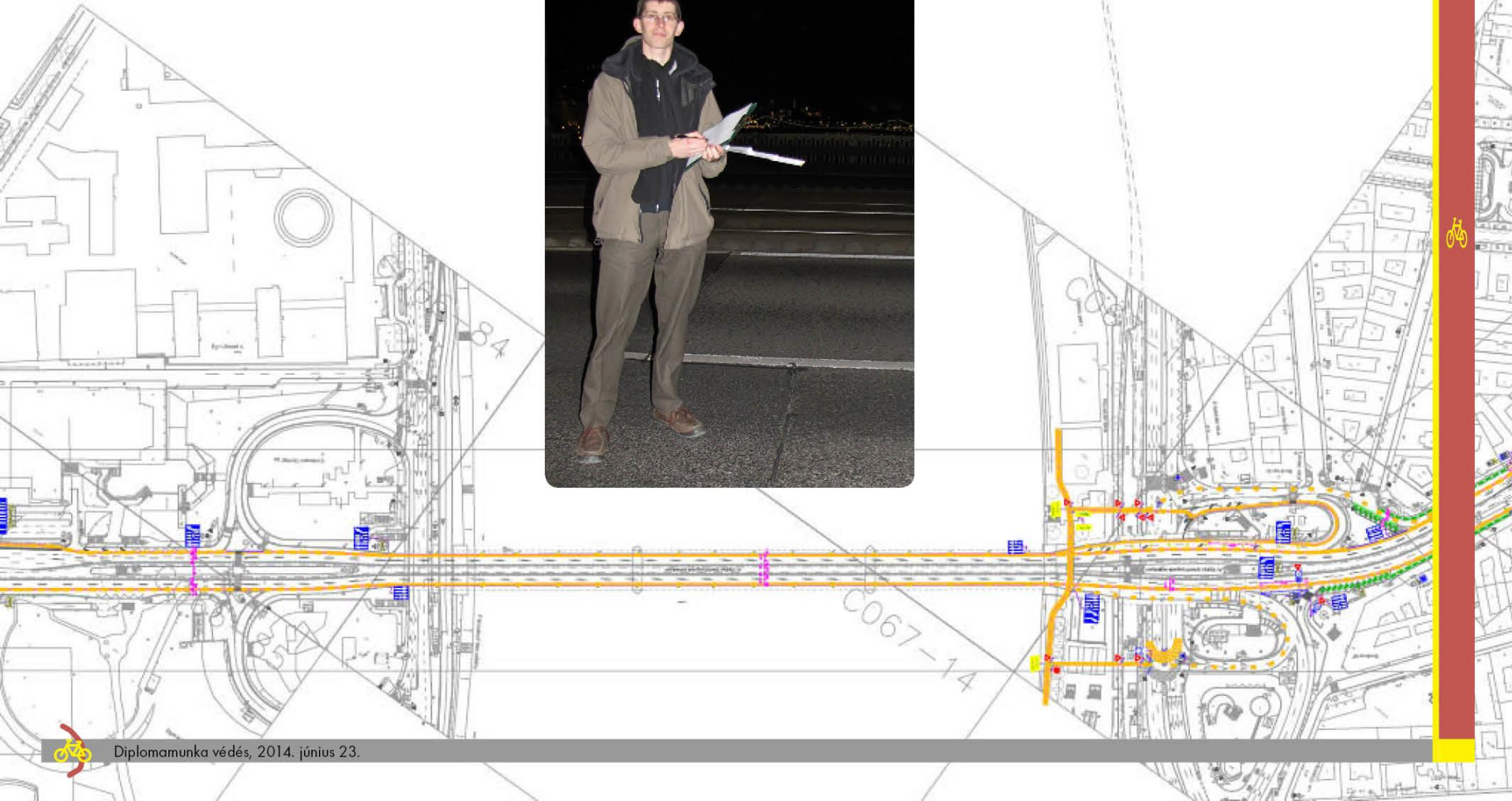
Eredmények

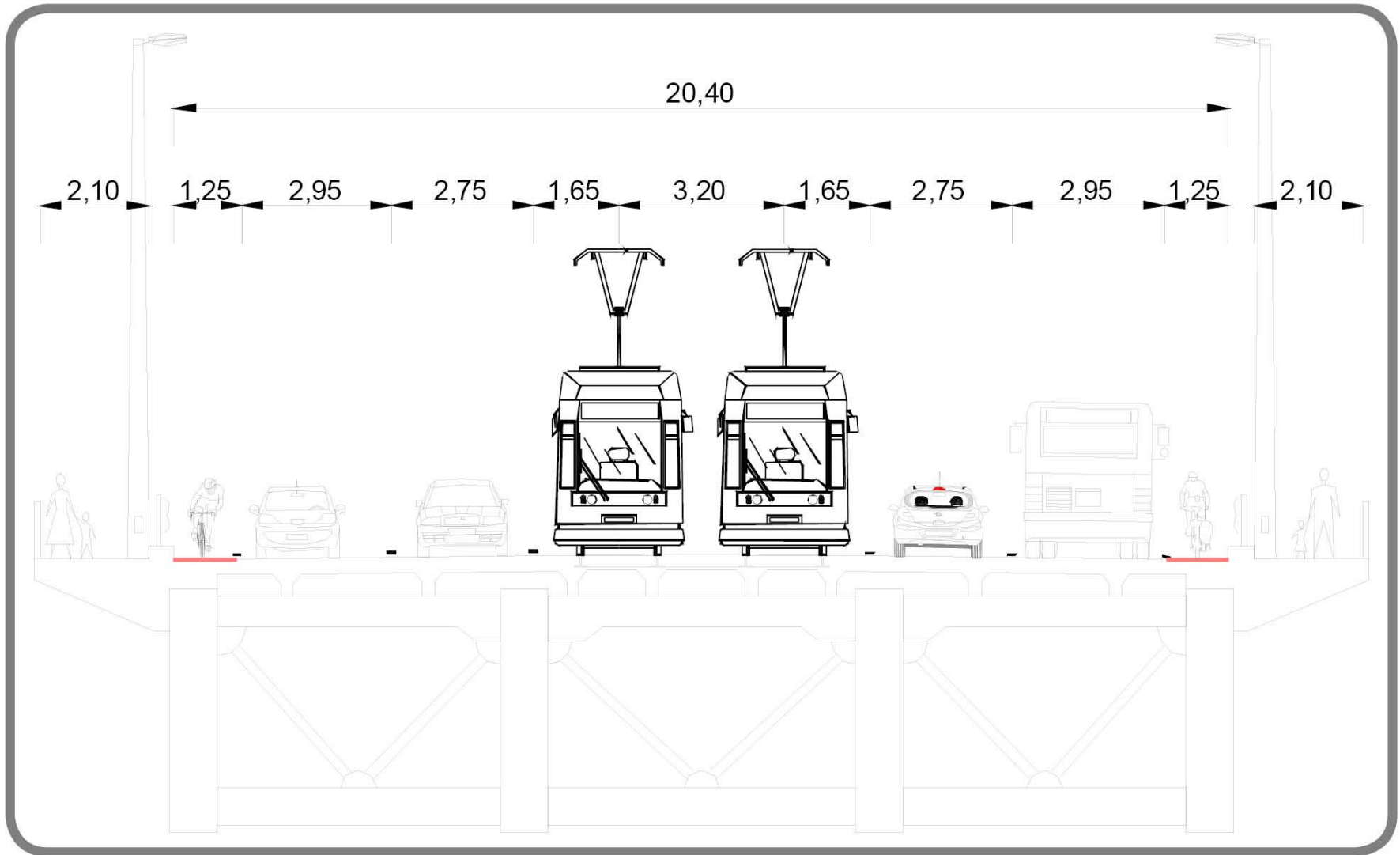
- kapacitás nem csökken
- forgalom lefolyása kedvezőbb
- költséghatékonyság
- összefüggő kerékpáros infrastruktúra a Margit hídtól a Karinthy Frigyes útig



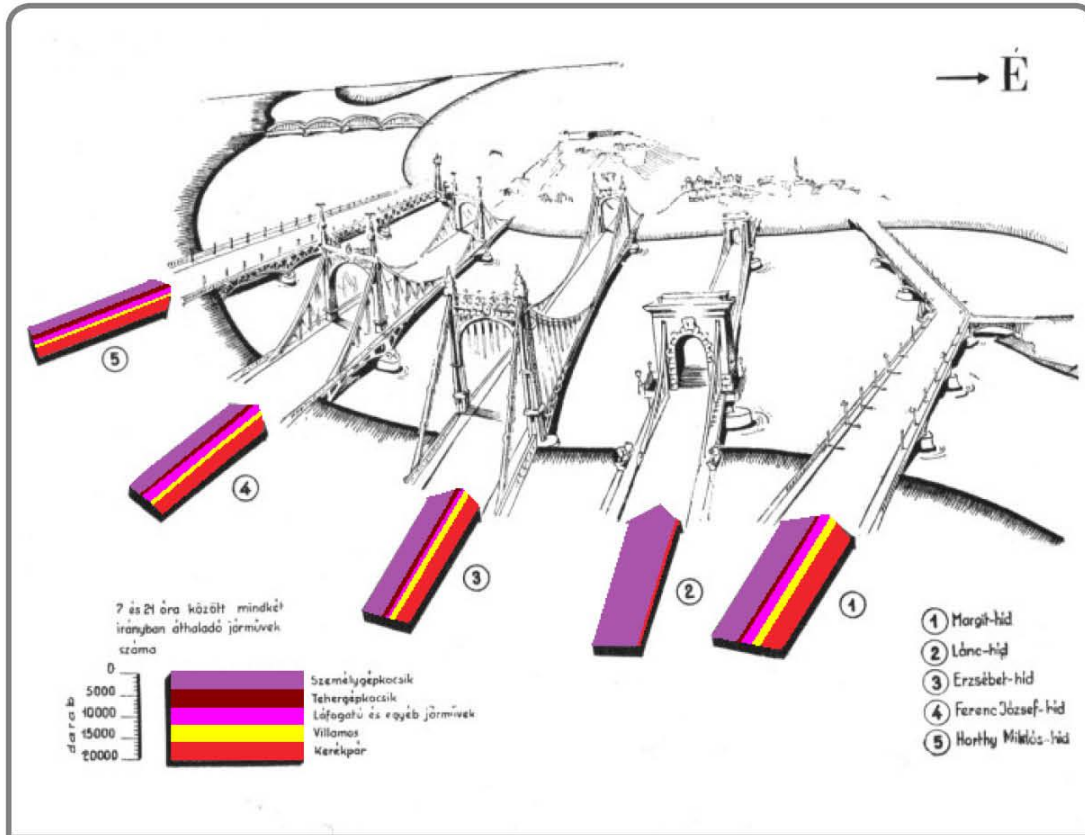


Köszönöm megtisztelő figyelmüket!







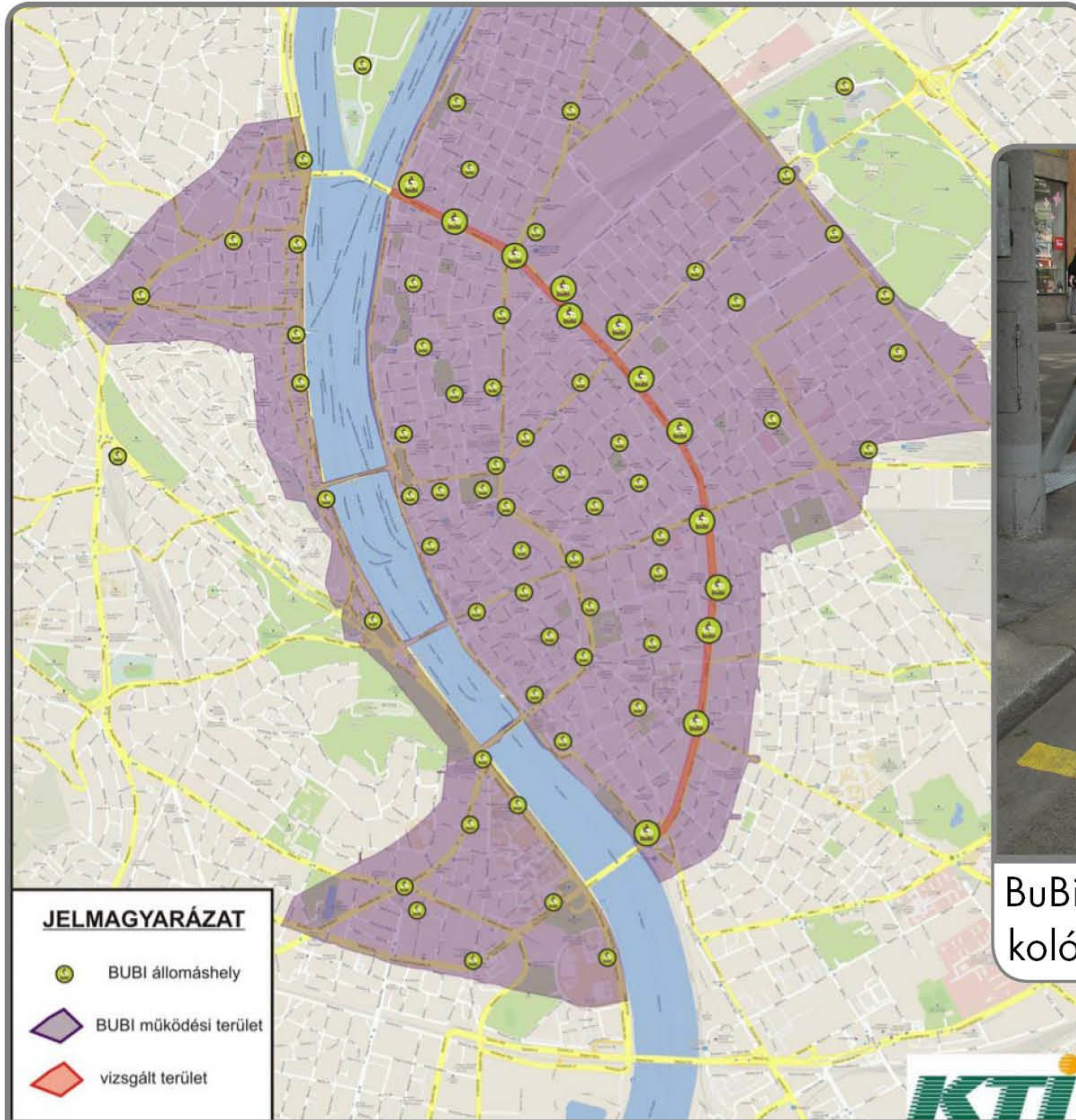


Budapesti hidak forgalma, 1940



1940-es forgalom a Vilmos császár úton (ma Bajcsy-Zsilinszky út)





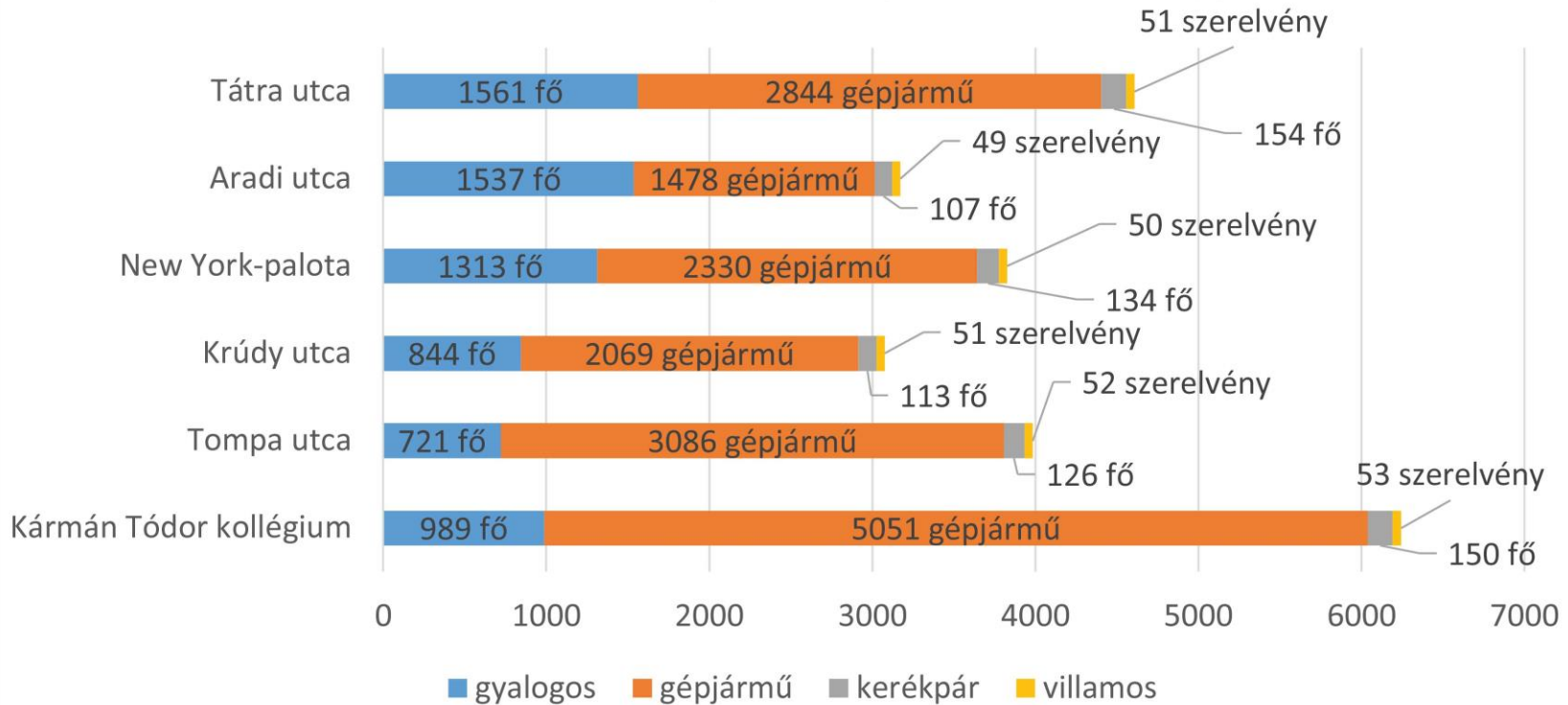
BuBi dokkolóállomás a Szent István krt. parkolósávjában (Vígshízzal szemben)

A BuBi szolgáltatási területe a tervezett gyűjtőállomásokkal

Parkolóhelyek száma a Nagykörúton

Szakasz neve	Meglévő	Tervezett
Szent István körút	50	53
Teréz körút	173	107
Erzsébet körút	123	102
József körút	209	156
Ferenc körút	125	124
„Szent Imre” körút	0	0
Összesen	680	542

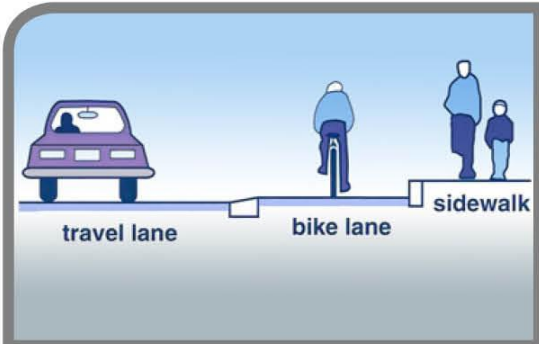
Keresztmetszeti modal-split középértékek a Nagykörúton



Forrás: TECHET GÁBOR (Budapest, 2014) Nagykörúti 60 perces keresztmetszeti mérések 6 helyszínen, összesen 53 alkalommal.

Jelmagyarázat:		Változatok							
✓	Érintett	A meglévő keresztmetszeti adottságokba történő integrálás							
✗	Nem érintett								
0	Nincs hatással	Gépjárműforgalommal vegyes		Önálló kerékpáros nyomvonal					
-	Negatív hatás	Kerékpáros nyom, nyitott kerékpársáv	Közös használatú autóbusz- forgalmi sáv	Kerékpársáv			Kerékpárút		
-	Jelentős negatív hatás			Parkolósáv helyén vezetett kerékpársáv		Szélső forgalmi sáv helyén vezetett	Egyoldali kétirányú		Kétoldali egyirányú
+	Pozitív hatás			Parkolóhelyek részleges megtartásával	Parkolási lehetőségek korlátozásával		Járdán	Útburkolaton, fizikai elválasztással	
++	Jelentősebb pozitív hatás								
+++	Markáns pozitív								
	<i>Fejlesztés</i>	3.4.1	3.4.2	3.6.1.1	3.6.1.2	3.6.2	3.5.1.1	3.5.1.2	3.5.2
Értékelési szempontok									
A döntésben érintettek	Lakosság	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Gyalogosok	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✓
	Kiskereskedelem	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	Kerékpárosok	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Közúti forgalomban	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗
	Közösségi közlekedés	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Közúti kapacitás	0	+	0	++	-	0	0	0	
Beavatkozás mértéke	0	+	+++	++	+++	++	++	+	
Városkép védelem	0	+	-	+	+	-	-	-	
Környezetvédelem	0	+	-	+	+	+	+	+	
Közlekedésbiztonság	-	0	+	+	+	+	+	+	
Kerékpáros eljutási idő	0	+	+	+	+	+	+	+	
Kerékpáros igény keltés	-	0	++	+++	++	+	+	+	
Költség [millió Ft]		6,2	12,4	496	62	372	37,2	27,9	18,6

A KTI tanulmányában vizsgált változatok összevetése

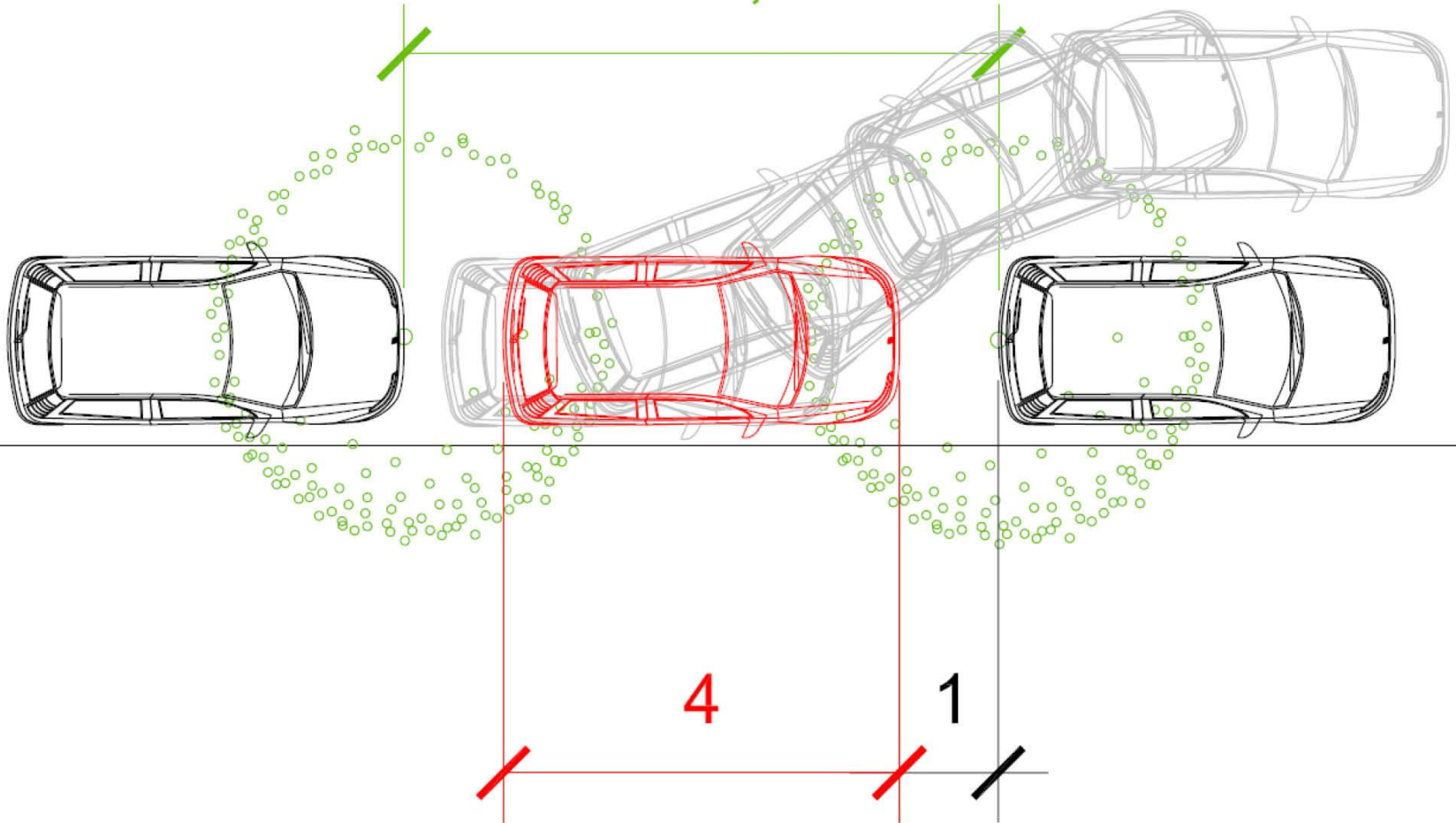


Kerékpárút kiemelése (ma ajánlott megoldás, és az azt 77 évvel megelőző kerékpársáv a Petőfi hídon)





min. 6,00







(1997 -CTC, The UK's National Cyclists' Organisation together with the Department for Transport)



1. Traffic reduction

2. Speed reduction

3. Junction treatment

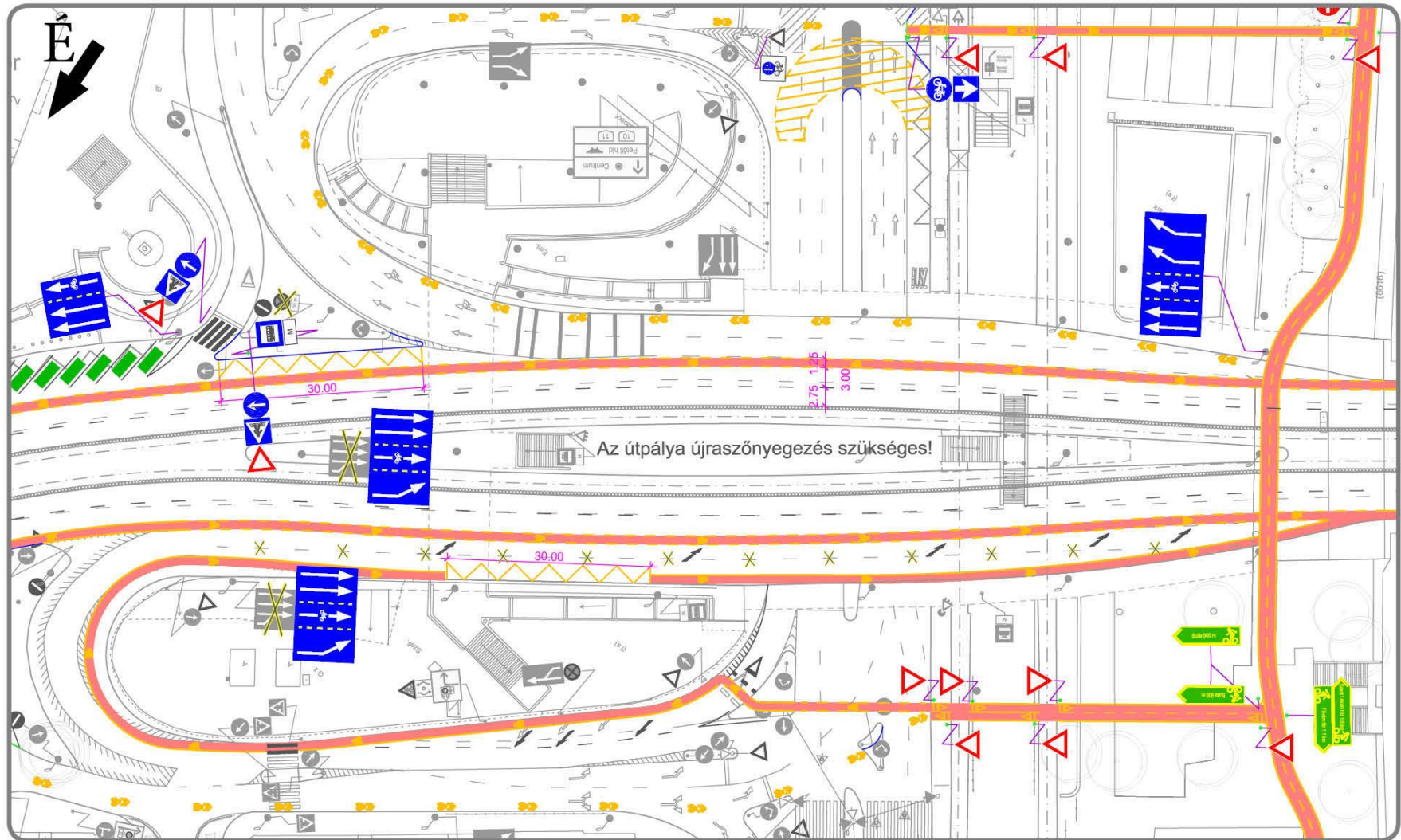
4. Reallocation of
carriageway space

5. Cycle tracks away
from roads

6. Conversion of
footpaths to shared
use cycle tracks







Boráros tér

