Digitálisan aláírta:
Bitskey Botond
Dátum: 2026.10.14
13:32:46 +02'00'

Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat
Visi Piroska
önkormányzati képviselő

A Képviselő-testület nyilvános ülésének anyaga
[2011. évi CLXXXIX. törvény 46. § (1) bekezdés]

Előterjesztés
a Képviselő-testület 2026. október 15-i rendkívüli ülésére

Tárgy: Az Egészséges utcák program keretében megvalósuló Böszörményi út fejlesztési projektben a kerékpárút nyomvonalának és kialakításának felülvizsgálata a kerékpárosok biztonsága érdekében

Tisztelt Képviselő-testület!

Előzmények

A Hegyvidéki Önkormányzat az Egészséges utcák program keretében mintegy 2,5 milliárd forint uniós támogatást nyert a Böszörményi út megújítására. A projekt egyik fő célja a gyalogos és a kerékpáros közlekedés fejlesztése. Négy önkormányzati képviselő társammal 2026. október 2-án rendkívüli képviselő-testületi ülés összehívását kezdeményeztük, hogy a projekt állását nyilvánosan vitassuk meg. Jelen előterjesztés ehhez kapcsolódva a kerékpárút kialakításának egy súlyos biztonsági kérdésére kér döntést.

A jelenlegi tervek problémája

A jelenlegi tervekben a kerékpárút kétféleképpen halad:
– egyes szakaszokon két növénysáv között, amelyek közül az egyik az autós forgalmi sávtól választja el;
– azokon a szakaszokon, ahol a parkolóhelyek megmaradnak, az úttest szélén, felfestéssel kijelölve, a parkolósáv és a forgalmi sáv között.

A második megoldás nagyon balesetveszélyes. A Böszörményi úton a forgalmi sáv egyben a villamospálya is. Ha egy taxi, mentő, futár vagy kukásautó megáll a kerékpárúton – és erre a tapasztalatok alapján rendszeresen számítani kell –, a kerékpáros kénytelen a villamossínekre kitérni, vagy nagyon kevés hely marad számára a kerülésre. A sínvályúba könnyen beszorulhat a kerékpár kereke, ami súlyos bukáshoz vezethet, különösen nedves időben és a villamos közelségében.

Nem számíthatunk arra, hogy a gépjárművezetők nem állnak meg a kerékpárúton: sokan fel sem mérik, hogy ezzel milyen veszélyes helyzetet teremtenek. A biztonságot ezért nem a közlekedők fegyelmére, hanem a kialakításra kell építeni.

A parkoló autók és a kerékpárút között a felfestett megoldásnál a vezetőoldali ajtónyitás (úgynevezett dooring) is állandó veszélyt jelent: a kerékpáros közvetlenül a kinyíló ajtók mellett halad, ami figyelmetlen, a kocsi ajtaját hirtelen kivágó autós esetében rendkívül balesetveszélyes.

A javasolt megoldás: a koppenhágai modell

Javaslom a nemzetközi gyakorlatban bevált koppenhágai modell alkalmazását. Ebben a kerékpárút a járda és a parkolósáv között halad, így a parkoló autók választják el a forgalmi sávtól:

járda – fasor – kerékpárút – elválasztó sáv – parkolósáv – forgalmi sáv (villamospálya)

Ennek előnyei:
– a kerékpáros teljesen elkerül a villamossínektől, csak a csomópontokban keresztezi őket, közel merőlegesen;
– a megálló járművek (taxi, mentő, kukásautó, áruszállítók) a parkolósávban vagy kijelölt rakodóhelyeken állnak meg, nem a kerékpárúton;
– a kerékpárút felé csak az utasoldali ajtó nyílik, ennek veszélyét a parkolósáv és a kerékpárút közötti elválasztó sáv fogja fel;
– a parkolóhelyek száma nem csökken, hiszen ugyanazok az elemek szerepelnek, csak más sorrendben;
– az elválasztó sáv részben beültethető, így a kerékpárút mentén is zöldfelület és beporzóbarát élőhely jön létre.

A koppenhágai modell helyigénye pontosan ugyanannyi, mint ha a parkolósáv a járda mellett, a kerékpárút pedig a parkolósáv és a forgalmi sáv között lenne. A szabályos kialakításhoz ugyanis mindkét esetben ugyanazok az elemek kellenek – kerékpárút, parkolósáv és az ajtónyitás miatti biztonsági sáv –, csak más sorrendben. A változtatás tehát nem igényel több helyet, és egyetlen parkolóhelyet sem vesz el. A rendelkezésre álló keresztmetszetben a villamospálya melletti kb. 5,15 méteres sávban ez a kialakítás elfér: 1,5 m kerékpárút, 0,75 m elválasztó sáv az utasoldali ajtók felé, 2,0 m parkolósáv és 0,9 m biztonsági sáv a vezetőoldali ajtók és a villamos felé. A pontos méreteket a vonatkozó útügyi műszaki előírások (e-UT 03.04.11) és a villamos űrszelvénye alapján a tervezőnek kell igazolnia.

Az 1,5 m-es kerékpárút a budapesti egysávos kerékpárutak jellemző szélessége, de előzésre nem alkalmas. A fenti méretek egyetlen keresztmetszeten alapulnak; ahol az utca más szakaszain nagyobb tér áll rendelkezésre, ott a kerékpárutat szélesebbre, 1,75–2,0 m-re kellene tervezni, hogy a kerékpárosok – különösen az emelkedős szakaszokon – biztonságosan megelőzhessék egymást. Az elválasztó sáv szélessége 60 és 75 cm között rugalmasan alakítható: ha hosszabb szakaszokon éppen néhány centiméter hiányzik az előzésre alkalmas szélességhez, a sáv 60 cm-re csökkenthető a kerékpárút javára.

A kerékpárutat és a parkolósávot elválasztó, 60–75 cm széles sávot a parkoló autókhoz igazodva javaslom kialakítani:
– a parkolóhelyek határvonalában és az ajtók magasságában **szárazon rakott burkolat** legyen, így az utasok kényelmesen ki tudnak szállni, és a parkoló autók között át tudnak sétálni a járdára;
– a motorház és a csomagtartó vonalában **beporzóbarát évelők és törpecserjék** kerüljenek, ahová úgysem nyílik ajtó és nem lép ki senki.

Így a sáv egyszerre véd az ajtónyitás ellen, jelzi, hogy oda nem lehet beállni, és zöldfelületet ad. A szárazon rakott burkolat víz- és légáteresztő, ezért a fák alatti Stockholm-rendszerű gyökérzónát sem zárja le, közműjavítás után pedig egyszerűen visszarakható.

Ahol nincs parkolósáv, a kerékpárutat a forgalmi sávtól fizikailag (szegéllyel, növénysávval) kell elválasztani úgy, hogy azon gépjármű ne tudjon megállni.

A parkolósávban – ahol az út szélessége engedi, lehetőleg minden hosszabb szakaszon – megfelelő hosszúságú és szélességű, „várakozni tilos” jelzéssel ellátott rakodóterületeket kell kialakítani, ahol hosszan várakozni nem lehet. A szélesség kulcskérdés: a 2 m-es parkolósáv egy teherautónak vagy kukásautónak nem elég, ezért a rakodóterületeket úgy kell méretezni, hogy a beálló jármű ne nyúljon be a villamos űrszelvényébe. A pontos méreteket a tervezőnek kell meghatároznia, hogy a mentő, a kukásautó és az áruszállítók mindig biztosan találjanak helyet a megálláshoz. Így nem kell a kerékpárúton vagy a villamossínen megállniuk, és nem akadályozzák a villamospályán haladó járműveket. A 30 km/órás sebességkorlátozás mellett így a villamos és az autók is zavartalanul közlekedhetnek. Ha a rakodóterületek

időben korlátozott jelzést kapnak (például napközben rakodóhely, este parkolóhely), az esti órákban a parkolóhelyek száma sem csökken.

A javasolt kialakítás összhangban van a fák gyökérzónájáról szóló előterjesztésemmel: a kerékpárút és a parkolósáv egyaránt építhető Stockholm-rendszerű gyökérzóna fölé.

A döntés most időszerű, mert a kerékpárút nyomvonala a tervezés korai szakaszában még módosítható, a kivitelezés után azonban már csak jelentős költséggel.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni és az alábbi határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Határozati javaslat:

Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat Képviselő-testülete

1. kinyilvánítja, hogy az Egészséges utcák program keretében megvalósuló Böszörményi út fejlesztési projektben – amennyiben arra műszaki lehetőség van – a kerékpárosok biztonsága érdekében a parkolással védett kerékpárút (ún. koppenhágai modell) megvalósítását tartja célszerűnek: a kerékpárút a járda és a parkolósáv között, elválasztó sávval haladjon, a parkolósávban megfelelő méretű rakodóterületek legyenek, és a parkolóhelyek száma ne csökkenjen;

2. felkéri a polgármestert, hogy kérje fel a tervezőt a jelenlegi koncepcióterv 1. pont szerinti felülvizsgálatára, és amennyiben a koppenhágai modell műszakilag kivitelezhető, ennek megfelelő koncepcióterv elkészítésére; ahol a tervező szerint ez nem lehetséges, azt részletesen indokolja meg. A felülvizsgálat eredményéről a polgármester a Képviselő-testület soron következő rendes ülésén adjon tájékoztatást.

3. felkéri a polgármestert, hogy a felülvizsgálat eredményéről, a módosított koncepciótervről, a parkolóhelyek számának alakulásáról és a módosítás költségvonzatáról a Képviselő-testület soron következő rendes ülésén adjon tájékoztatást, és a műszakilag kivitelezhető megoldást a tervezési programban és a közbeszerzési eljárásban érvényesítse.

Felelős: polgármester
Határidő: a 2. pont tekintetében azonnal, a 3. pont tekintetében a Képviselő-testület soron következő rendes ülése, de legkésőbb a közbeszerzési eljárás megindítása előtt

(Döntéshozatal módja: egyszerű többség)

Budapest Hegyvidék, 2026. október 14.

Visi Piroska s. k.
önkormányzati képviselő

Láttam:

dr. Bitskey Botond s. k.
jegyző