

## Kerékpárosbarát Eger koncepció Kerékpárforgalmi hálózati terv



2016.

**Megbízó:**  
Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata

**Kapcsolattartó:**  
Kiss Zoltán, Városüzemeltetési iroda

**A koncepció készítésében közreműködött:**  
Dalos Péter  
Radics Miklós  
Torma Dániel Attila

**A borítóképet készítette:**  
Korsós Viktor - [www.korsosviktork.hu](http://www.korsosviktork.hu)



## Vezetői összefoglaló

A nemzetközi közlekedéspolitika egyik alapvető célkitűzése a helyváltoztatások környezetterhelésének csökkentése. A hazai Nemzeti Közlekedésfejlesztési Stratégia kiemeli a kerékpárosbarát fejlesztések szükségességét. A kerékpározás feltételeinek javítása, a kerékpározás népszerűsítése nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőséggel bír. Akár közlekedési, akár turisztikai szempontokról legyen szó, nem csak a fő kerékpáros útvonalak fejlesztése szükséges. **Bármilyen közlekedésfejlesztés során figyelembe kell venni a kerékpárosbarát szempontokat.**

A kerékpárhasználat reneszánszát éli. A kerékpározás városi környezetben ismét meghatározó közlekedési mód, mely nagyban hozzájárul a jó hangulatú, élhető, mobilis és gazdaságilag virágzó városok kialakulásához. A közösségi-, gyalogos- és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése nemzetközi és hazai trend. Ehhez a törekvéshez kapcsolódik Eger városvezetése, mely elhivatott a fenntartható városi mobilitás, ezen belül a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása mellett. A város hosszútávú stratégiai dokumentumai egyaránt célul tűzik ki a nem motorizált közlekedési módok előnyben részesítését, a gyalog és kerékpárral közlekedők számának növelését. Cél a gépjárművel megtett utazási igények átterelése kerékpáros közlekedésre.

Szemben a motorizált közlekedési módokkal a kerékpárhasználat nem jár zaj- és levegőszennyezéssel, így fejlesztésével párhuzamosan a levegő- és életminőség is javul. A fenntartható közlekedési módok élhető köztereket teremtenek, értékes városi területeken szüntethetőek meg a motorizált forgalom káros hatásai. **A kerékpárosbarát fejlesztések jelentős helyi gazdaságélénkítő szereppel bírnak.** A kerékpár minimális helyigénye csökkenti a dugókat, miközben a parkolási problémákon is enyhíteni tud. Jó példa a Belváros rehabilitációja és forgalomcsillapítása, az aktív közlekedési módok előnyben részesítése.

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje Eger és környezete kerékpáros közlekedésének helyzetét. Az anyag vizsgálja a kerékpározás jelenlegi helyzetét és fejlesztési feltételeit, elemzi a város korábbi fejlesztéseit, felméri a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket és ezek alapján javaslatot ad a szükséges fejlesztésekre.

**Cél, hogy Eger városában korra és gyakorlottságra való tekintet nélkül bárki dönthessen úgy, hogy kerékpárral indul el a napi dolgára,** mert ezt bárhonnán-bárhová könnyedén megteheti biztonságosan és biztonságérzettel, kerülőutak megtétele nélkül. Ez a cél kiterjesztendő a környező településekről kerékpárral ingázókra is. Általános cél a kerékpározás elfogadottságának, mindennapi használati arányának és a közlekedés biztonságának a növelése.

## 1. A koncepció jövőképe, célterületenként

### I. Közlekedési célú kerékpározás

- A kerékpározás integráns része a közlekedési rendszernek. A város újtjai és csomópontjai jól kerékpározhatóak, kialakul az összefüggő és hiánytalan kerékpárforgalmi főhálózat.
- A kerékpáros közlekedés részaránya növekedik, elsősorban az egyéni gépjárműhasználat kiváltásával. Kívánatos a 10 %-os részarány elérése 2020-ig, 20 %-os részarány elérése 2030-ig.
- A kerékpárforgalmi létesítmények rendszeres üzemeltetése és fenntartása megoldott.

### II. Szabadidős és turisztikai célú kerékpározás

- Eger turizmusában a kerékpáros turizmus aránya növekedik, az ehhez szükséges infrastruktúra, szolgáltatások és feltételrendszer kiépül.
- Létrejönnek a szabadidős kerékpározást segítő szolgáltatások, illetve az ezeket segítő és ösztönző rendszerek.

### III. Népszerűsítés, szemléletformálás-oktatás

- Erősödik, a mindennapok részévé válik a fenntartható közlekedési módok népszerűsítése, a támogató és előnyben részesítő szemléletformálás. Az ehhez szükséges kampányok, események rendszeresek - a bevonható marketingeszközök felhasználásával.
- Kialakul a partnerségen és együttműködésen alapuló közlekedési kultúra.
- A gyermek és felnőtt oktatás szerves része a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismeretek tanítása.

### IV. Intézményi háttér

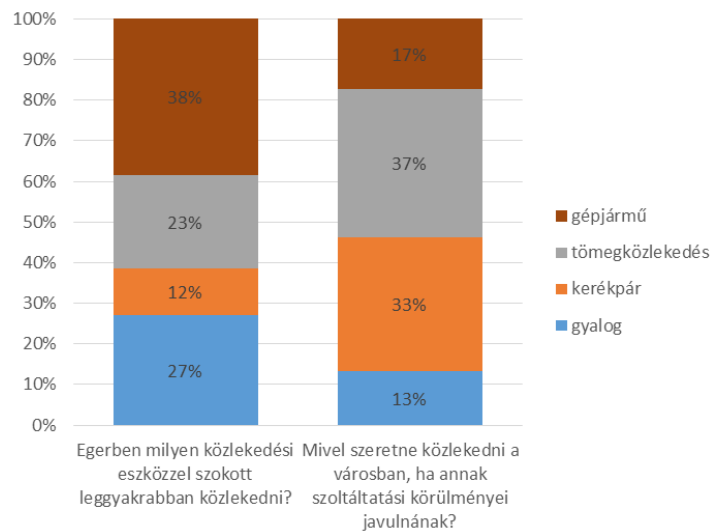
- Létrejön a kerékpárosbarát önkormányzat, megtörténnek a szükséges szervezeti átalakítások, van kerékpáros referens.
- Rendszeres az együttműködés a helyi civil szervezetek és a város vezetése között.
- A város településrendezési terveiben, közlekedési és egyéb (pl. oktatás, egészségügy) koncepcióiban, konkrét projektjeiben a kerékpározás természetes és erősen támogatott közlekedési módként, szakszerűen jelenik meg.

## 2. Lakossági igények

Az Életminőségért Alapítvány tanulmánya<sup>1</sup> során készült felmérés szerint, a szolgáltatási színvonal javulása esetén a válaszadók nagy része nyitott a fenntartható közlekedési módokra. **A válaszadók harmada közlekedne rendszeresen kerékpárral**, ha adottak lennének a szükséges feltételek. Érdemes kiemelni, hogy a fenntartható közlekedési módok feltételeinek javításával a jelenlegi autóhasználók több mint fele otthon hagyná az autóját.

---

<sup>1</sup> Gondolatok Eger Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Koncepciójának fontosságáról



Az *Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben* tanulmány készítése során, 2013 márciusában telefonos háztartásfelvétel készült az egri kistérség közlekedési szokásainak vizsgálatára. A tanulmány szerint **több mint egy kerékpár jut egy főre.**

A város lakóinak pozitív visszajelzései egyértelműek a kerékpárosbarát fejlesztésekkel kapcsolatban. Egy 2016-os lakossági kérdőív<sup>2</sup> válaszadóinak harmada emelte ki pozitívumként a *Kerékpárral a Bükkön át* projekt keretén belül megvalósult új útszakaszokat, függetlenül attól, hogy milyen közlekedési módot használnak a mindennapokban.

2016 szeptemberében kerékpáros forgalomszámlálást végeztünk a városban. A mérés legfőbb tanulsága, hogy **az elmúlt időszakban átadott kerékpáros beavatkozások nagyon sikeresnek mondhatóak.** A néhány hónapja átadott patak menti kerékpárút-szakasz napi forgalma körülbelül 2000 kerékpározó naponta, ami kimagasló eredmény.

### 3. Helyzetértékelés

A városon belüli viszonylag kis távolságok kerékpárral könnyedén megtehetőek. Eger észak-déli tengelye gyakorlatilag sík, kerékpározásra tökéletesen alkalmas. A várost átszelő Eger- és Tárkány-patakok zöld folyosókként funkcionálnak, egyaránt szolgálva a naponta ingázókat és rekreációs célból kerékpározókat. A város keleti és nyugati területei, valamint Felnémet egy része domboldalon fekszik, ezek a területek hagyományos kerékpárral nehezebben megközelíthetőek. Egyes lakóköztereket, illetve a főiskolát találjuk a magasabban fekvő területeken, itt az elektromos rásegítésű kerékpárok elterjedésével várható a kerékpáros forgalom jelentős növekedése.

A fent említett lakossági kérdőívre adott válaszok<sup>2</sup> felhívják a legfontosabb problémákra a figyelmet - melyeket helyszíni bejárásaink is alátámasztanak:

- Az utóbbi évek fejlesztései komoly előrelépést hoztak, azonban a városban nincs összefüggő kerékpárforgalmi főhálózat, további fejlesztések szükségesek.
- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények problémái: rossz burkolat, belógó növényzet, hiányzó, nem megfelelően kialakított csomópontok, kerékpáros átvezetések nem megfelelő kialakítása stb.

<sup>2</sup> A város fenntartható városi mobilitási tervének első munkarészéhez kapcsolódó lakossági kérdőív.

- A kerékpárparkolás feltételei nem mindenhol megfelelőek, további kerékpártámaszok telepítésére van szükség.
- A város több egyirányú utcájában a kétirányú kerékpározás engedélyezésére van szükség.
- A várost átszelő főútvonalak nem kerékpárosbarát kialakításúak, fejlesztésük szükséges.
- Berögzült rossz közlekedési szokások, kerékpározással kapcsolatos félelmek: népszerűsítő, szemléletformáló és oktatási kampányokra van szükség.

#### 4. Javasolt infrastrukturális fejlesztések

A kerékpáros közlekedést támogató közlekedés- és várospolitika célja elsősorban nem az, hogy a ma már kerékpárral közlekedők igényeit kielégítse, hanem az összes városlakó érdekeit szolgálja. Városon belül alapvető, hogy minden úticél kerékpárral is gyorsan, akadálymentesen és biztonságosan elérhető legyen.

Településeken belül elsősorban nem elkülönített kerékpárforgalmi létesítményeket kell építeni, hanem a meglévő közúthálózatot kell kerékpárosbaráttá tenni. Minden egyes utcában önálló kerékpárút építésére sem mód, sem szükség nincs. A kerékpáros közlekedést segítő költséghatékony forgalomtechnikai megoldásokkal azok az útvonalak is alkalmassá tehetők a kerékpározásra, ahol ma még ez nehézségekbe ütközik. A kerékpárosbarát közlekedési hálózat kialakításához a cél elsősorban nem új önálló kerékpárutak építése, hanem a meglévő infrastruktúra kerékpárosbaráttá tétele.

Cél a városrészek, fontosabb intézmények, fő forgalomvonzó létesítmények kerékpáros összekötése. Javasatainkat ennek megfelelően két részre bontottuk. Egyrészt meghatároztuk azokat a szükséges fejlesztéseket, melyek megteremtik a városon belüli összefüggő kerékpárforgalmi főhálózatot. Emellett javaslatot adtunk további, költséghatékonyan kivitelezhető fejlesztésekre.

##### 4.1. Javasolt főhálózati fejlesztések

Szükséges a ma még hiányzó hálózati elemek megvalósítása. Bizonyos korábban épült szakaszok korszerűsítése is indokolt, a régebbi keskeny szakaszok nem szolgálják megfelelően a növekvő kerékpáros igényeket. Javasatainkat részletesen a 5.1 fejezet tartalmazza.

Az előkészítés alatt álló fejlesztések (Kertész utca, Kistályai út, Sas utca, Kossuth Lajos utca) előremutató törekvéseket tükröznek. **A tervekhez részletes észrevételeket fogalmaztunk meg és javaslatokat adtunk**, annak érdekében, hogy valóban jó megoldás szülessen.

##### 4.2. Könnyedén megvalósítható, költséghatékony fejlesztések

Javaslatokat adtunk olyan útvonalak fejlesztésére is, ahol jellemzően kisebb a gépjárműforgalom, ezek ma is sok helyen jól kerékpározhatóak (5.1 fejezet). Itt elsősorban forgalomcsillapításra, a gépjárművek sebességének csökkentésére lehet szükség. Olyan környezetet kell teremteni, mely segíti a motorizált és nem motorizált közlekedési módok közötti együttműködést.

**Költséghatékony kerékpárosbarát beavatkozás az egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros forgalom számára.** Az egyirányú utcák a városban több helyen jelentős kerülőt okoznak a kerékpárral közlekedőknek. Javaslatokat adtunk azokra az egyirányú utcákra vonatkozóan, melyekben javasoljuk a kétirányú kerékpározás biztosítását (5.1.5 fejezet).

A kerékpáros közlekedés terjedésének egyik legalapvetőbb eleme a megfelelően (közterületen és magánterületen) elhelyezett, elegendő számú és kialakítású



kerékpártámasz megléte. A városban több helyen egyáltalán nincs, vagy csak kevés számban található jól használható kerékpártámasz. Az igényeket jól tükrözi, hogy az újonnan telepített kerékpártámaszok, a vasútállomás kerékpártárolója teljesen megtelnek, bővítés szükséges.



*A Farkas Ferenc Zeneiskola előtt telepített kerékpártámaszok a telepítés után azonnal megteltek*

## 5. Kísérő intézkedések

A közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztése, az **infrastrukturális beavatkozások önmagukban kevésbé, csak a megfelelő kommunikációs tevékenységekkel együtt válnak kellően sikeressé.** A vonzó és biztonságos infrastruktúra kialakítása mellett a kerékpáros közlekedés részarányának növeléséhez megfelelő hangsúlyt kell fektetni az ún. „szoft” elemekre. Hatékony népszerűsítő, szemléletformáló kampányokkal kell leépíteni a mindennapi kerékpárhasználattal kapcsolatos tévhiteket és esetleges félelmeket. Oktatni szükséges az új infrastrukturális elemek használatának módját. Tudatosítani kell, hogy a kerékpáros közlekedés egy reális, elérhető és előnyös alternatíva. Az érzelmi ráhatás szintén hatékony lehet: **meg kell szeretetni Eger lakosságával a kerékpározást.**

A város előkészítés alatt álló projektjeinek átadása remek alkalmat nyújt a kerékpározás népszerűsítésére, a kapcsolódó tudásanyag átadására. Részletes javaslatokat adtunk az *5.5 Kísérő intézkedések* fejezetben.

### 5.1. Javasolt népszerűsítő intézkedések

- Egységes arculat kialakítása a városi kerékpározás népszerűsítésére
- Információs kiadványok terjesztése - tudatosítás és tanácsadás
- Tömegrendezvények, személyes kapcsolatok - kipróbálás ösztönzése
- Iskolai programok
- Közterületi kerékpárpumpa, kerékpáros szervizpont létesítése
- Közszolgálati és önkormányzati tevékenységek kiszolgálása kerékpárral a kerékpározás presztízsének emelése érdekében
- Rekreációs / turisztikai célú kerékpározás népszerűsítése

### 5.2. Javasolt oktatás jellegű intézkedések

- Csatlakozás országos kampányokhoz (pl. Együtt közlekedünk kampány)
- Magyar Kerékpárosklub Bebiciklizés rendszeresítése
- Lakatolási tanácsok a kerékpárlopások megelőzésére
- Szakmai képzések
- Kerékpárosbarát gépjárművezető képzés

### 5.3. Szervezeti átalakítások

A hatékony működés alapja a jól strukturált és megfelelő szakmai szemlélettel és felkészültséggel rendelkező intézményi, döntéshozói háttér. A megbízóval folytatott beszélgetések alapján a szervezeti működési háttérrel kapcsolatban egyértelműen az a legnagyobb probléma, hogy az önkormányzaton belül nincs egységes vélemény a kerékpározásról, nincs egy munkatárs, akinek delegált feladata lenne a kerékpáros ügyek összefogása. Megoldásként **kerékpáros referens kinevezésére van szükség**, akinek a feladata a koordináció, a kerékpáros közlekedés ügyének képviselője a különböző szervezeti egységek és projektek között. Ehhez természetesen biztosítani kell számára a szükséges információkat és jogokat a különböző szervezeti egységek munkájában való részvételre.

Az önkormányzati működést, információáramlást úgy kell átalakítani, hogy minden döntéshozatali szinten érvényesüljön a kerékpáros közlekedés, mint támogatandó közlekedési mód. Cél, hogy a város döntéshozói és önkormányzati dolgozói kellő mértékű tudással rendelkezzenek a kerékpáros közlekedést illetően. Lehetőleg hasonlóan gondolkodjanak a kerékpározást érintő kérdésekben, a kerékpáros közlekedés mindenki számára elfogadott és támogatott legyen.

### 5.4. Civil szervezetekkel való együttműködés

A hatékony működés elengedhetetlen feltétele a civil szervezetekkel való folyamatos együttműködés. Stratégiai partnerként való bevonásuk különösen fontos. A civil szervezetek közösségre épülnek, így könnyen érnek el sok embert. **Javasoljuk az Egeri Hegyi Kerékpáros Sport Egyesülettel való szorosabb kapcsolat kiépítését, egyeztetések rendszeresítését** a kerékpáros közlekedést érintő témákban. Az egyesület nevéhez fűződik az *I bike Eger* kerékpáros felvonulás, a *Bringás reggeli*, a *Bringázik a család* vetélkedő. A népszerűsítő és szemléletformáló tevékenységek végrehajtása során javasoljuk a partneri együttműködést a város és a helyi civil szervezetek között a hatékonyság növelése érdekében.

## 6. Szabadidős és turisztikai célú kerékpározás

Eger történelmi jelentősége, turisztikai vonzereje a kerékpáros turizmus számára is **hívogató, számos a kiaknázatlan lehetőség**. A város földrajzi adottságai, a Bükk és Eger környékének természeti értékei komoly lehetőségeket tartogatnak a szabadidős, sport és turisztikai célú kerékpározás fellendítésére. Eger a Tisza-tótól alig 40 km-re fekszik, azonban nincs megfelelő kerékpáros összeköttetésük. A tó már ma is jelentős turisztikai vonzerővel bír, mely a jövőben várhatóan tovább nő. A Demjén - Egerszalók kerékpárúthoz való csatlakozás a városvezetés kiemelt célja. Infrastrukturális és kapcsolódó "soft" fejlesztésekre egyaránt szükség van.

## Tartalom

Vezetői összefoglaló.....	3
1 Bevezetés .....	12
2 Cél és célcsoport meghatározás .....	12
3 Alapok.....	13
3.1 Szabályozási háttér .....	13
3.2 A kerékpáros közlekedés fő célcsoportjai .....	14
3.3 Közlekedéspolitikai célok .....	14
3.4 A kerékpáros közlekedés fejlesztésének hasznai - Kerékpár, mint településfejlesztési eszköz.....	16
3.4.1 Társadalmi hasznok.....	17
3.4.2 Egyéni hasznok.....	18
3.4.3 Gazdasági hasznok .....	19
3.5 Mitől válhat Eger kerékpárosbaráttá?.....	20
3.5.1 Kerékpárosbarát szervezeti háttér megteremtése .....	20
3.5.2 A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának szempontjai.....	21
3.5.3 A kerékpáros közlekedést segítő szolgáltatások .....	23
3.5.4 Népszerűsítés, oktatás.....	24
4 Helyzetértékelés.....	27
4.1 Vizsgált terület bemutatása .....	27
4.1.1 Településszerkezet, domborzati és klimatikus viszonyok.....	27
4.1.2 Forgalomvonzó létesítmények.....	30
4.2 Megalapozó dokumentumok, illeszkedés .....	31
4.2.1 Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak.....	31
4.2.2 Eger MJV Településfejlesztési koncepciója.....	32
4.2.3 Eger MJV integrált településfejlesztési stratégiája (ITS).....	34
4.2.4 Eger MJV fenntartható városi mobilitási terve (SUMP), I. ütem - helyzetelemzés és helyzetértékelés .....	35
4.2.5 Kerékpárosbarát Eger koncepció.....	36
4.2.6 Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben .....	36
4.2.7 Gondolatok Eger MJV Közlekedésfejlesztési Koncepciójának fontosságáról.....	37
4.3 Közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló fejlesztések.....	38
4.3.1 Kerékpárral a Bükkön át projekt .....	38
4.3.2 Kerékpáros közlekedést érintő beruházások .....	39
4.3.3 Egyéb fejlesztések.....	40
4.4 A kerékpáros közlekedés helyzete.....	41
4.4.1 Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése .....	41
4.4.2 Lakossági észrevételek.....	49

4.4.3	Baleseti helyzet.....	50
4.4.4	Közlekedési szokások.....	60
4.4.5	Meglévő önálló kerékpárforgalmi főhálózati elemek és azok értékelése .....	61
4.4.6	Kerékpáros átvezetések .....	73
4.4.7	Térségi kapcsolatok.....	74
4.4.8	A város forgalmas útszakaszainak problémája.....	75
4.4.9	Zsákutca átjárhatóságának biztosítása.....	76
4.4.10	Balesetveszélyes akadályok.....	76
4.4.11	Egyirányú, korlátozott behajtású, forgalomcsillapított utcák.....	77
4.4.12	Kerékpárparkolás.....	78
4.4.13	Kerékpárszállítás közösségi közlekedési járműveken.....	79
4.4.14	Üzemeltetés-fenntartás .....	79
4.4.15	Útirányjelző táblarendszer .....	81
4.4.16	Közbringa .....	82
4.4.17	Szabadidős és turisztikai célú kerékpározás.....	82
4.4.18	Kerékpáros közlekedés népszerűsítése, oktatás-nevelés.....	82
4.4.19	Szervezeti-működési háttér .....	85
4.4.20	Összefoglalás, problématerkép.....	87
5	Javasolt fejlesztések .....	88
5.1	Infrastrukturális fejlesztések.....	88
5.1.1	Kerékpárforgalmi főhálózat megteremtése.....	88
5.1.2	A kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek megvalósítása.....	88
5.1.3	Fejlesztések a kerékpárforgalmi mellékhálózaton.....	104
5.1.4	Problémás kerékpárút-csomópontok fejlesztése .....	106
5.1.5	Egyirányú utcák .....	106
5.2	Megalapozó dokumentumokkal kapcsolatos javaslatok.....	106
5.2.1	Területrendezési tervek.....	106
5.2.2	Eger MJV integrált településfejlesztési stratégiája (ITS).....	107
5.3	Közbringa.....	108
5.4	Kerékpárparkolás és -tárolás.....	109
5.5	Kísérő intézkedések.....	109
5.5.1	„Szoft” tevékenységek.....	109
5.5.2	Szervezeti, működési háttér.....	114
5.6	Egyéb javaslatok .....	117
5.6.1	Utazási tervek készítése.....	117
5.6.2	Kerékpáros terelés az Eger-patak magas vízállása esetén .....	118
5.6.3	Kerékpáros adatgyűjtés .....	119
5.6.4	Komplex szemléletű útfelújítások.....	121



5.6.5	Kerékpárosbarát KRESZ park .....	121
5.6.6	Kerékpárszállítás feltételeinek javítása közösségi közlekedési járműveken.	122
6	Javasolt fejlesztések ütemezése .....	123
6.1	Rövidtávon javasolt beavatkozások helyszínei .....	123
6.2	Középtávon javasolt beavatkozások helyszínei .....	123
6.3	Hosszútávon javasolt beavatkozások helyszínei.....	124
7	Mellékletek.....	124

## 1 Bevezetés

A kerékpárhasználat reneszánszát éli, városi környezetben ismét meghatározó közlekedési mód, mely nagyban hozzájárul a jó hangulatú, élhető, mobilis és gazdaságilag virágzó városok kialakulásához. Szemben a nem fenntartható közlekedési módokkal a kerékpárhasználat nem jár zaj- és levegőszennyezéssel, így fejlesztésével párhuzamosan a levegő- és életminőség is javul. A fenntartható közlekedési módok élhető köztereket teremtenek, értékes városi területeken szüntethetőek meg a motorizált forgalom káros hatásai. A kerékpárosbarát fejlesztések jelentős helyi gazdaságélénkítő szereppel bírnak, a fejlesztések hatásaként az ingatlanárak növekedése várható. A kerékpár minimális helyigénye csökkenti a dugókat, miközben a parkolási problémákra is remek megoldást nyújt.

Eger Megyei Jogú Város vezetése elhivatott a fenntartható városi mobilitás, ezen belül a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása mellett. A város és a Magyar Kerékpárosklub együttműködésének keretében 2015-ben készült el a Kerékpárosbarát Eger koncepció. A megyeszékhely fenntartható mobilitási tervének első üteme, a közelmúlt és az előkészítés alatt álló fejlesztései mind hozzájárulnak egy élhetőbb és kerékpárosbarát város kialakulásához.

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje Eger és környezete kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt. A hálózati terv nem csak a kerékpárforgalmi létesítmények tervezői számára készült, hanem minden olyan várostervezési, közlekedési szakembernek, mérnöknek, döntéshozónak és önkormányzati tisztviselőnek, aki munkája során a közlekedési rendszer alakításában részt vesz, így akarva-akaratlanul a kerékpáros közlekedés feltételeit is alakítja.

Jelen munka során aktualizáljuk a 2015-ben készült *Kerékpárosbarát Eger koncepció Előzmények és helyzetelemzés, valamint Javaslatétel* című munkarészeit a kerékpárforgalmi hálózati tervekkel szemben előírt tartalmi követelményeknek megfelelően.

## 2 Cél és célcsoport meghatározás

Az alapvető cél az, hogy Eger városában korra és gyakorlottságra való tekintet nélkül bárki dönthessen úgy, hogy kerékpárral indul el a napi dolgára, mert ezt bárhonnán-bárhová könnyedén megteheti biztonságosan, kerülőutak megtétele nélkül. Ez a cél kiterjesztendő a környező településekről kerékpárral ingázókra is.

Cél a kerékpározás elfogadottságának, mindennapi használati arányának és a közlekedés biztonságának a növelése.

## A koncepció jövőképe, célterületenként

### 1. Közlekedési célú kerékpározás

- A kerékpározás integráns része a közlekedési rendszernek. A város útjai és csomópontjai jól kerékpározhatóak, kialakul az összefüggő és hiánytalan kerékpárforgalmi főhálózat.
- A kerékpáros közlekedés részaránya növekedik, elsősorban az egyéni gépjárműhasználat kiváltásával. Kívánatos a 10 %-os részarány elérése 2020-ig, 20 %-os részarány elérése 2030-ig.
- A kerékpárforgalmi létesítmények rendszeres üzemeltetése és fenntartása megoldott.

### 2. Szabadidős és turisztikai célú kerékpározás

- Eger turizmusában a kerékpáros turizmus aránya növekedik, az ehhez szükséges infrastruktúra, szolgáltatások és feltételrendszer kiépül.
- Létrejönnek a szabadidős kerékpározást segítő szolgáltatások, illetve az ezeket segítő és ösztönző rendszerek.

### 3. Népszerűsítés, szemléletformálás-oktatás

- Erősödik, a mindennapok részévé válik a fenntartható közlekedési módok népszerűsítése, a támogató és előnyben részesítő szemléletformálás. Az ehhez szükséges kampányok, események rendszeresek - a bevonható marketingeszközök felhasználásával.
- Kialakul a partnerségen és együttműködésen alapuló közlekedési kultúra.
- A gyermek és felnőtt oktatás szerves része a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismeretek tanítása.

### 4. Intézményi háttér

- Létrejön a kerékpárosbarát önkormányzat, megtörténnek a szükséges szervezeti átalakítások, van kerékpáros referens.
- Rendszeres az együttműködés a helyi civil szervezetek és a város vezetése között.
- A város településrendezési terveiben, közlekedési és egyéb (pl. oktatás, egészségügy) koncepcióiban, konkrét projektjeiben a kerékpározás természetes és erősen támogatott közlekedési módként, szakszerűen jelenik meg.

## 3 Alapok

### 3.1 Szabályozási háttér

Az érvényben lévő jogszabályok szerint a kerékpár jármű<sup>3</sup>, a kerékpározó pedig járművezető<sup>4</sup>. A 1988. évi I. törvényben foglaltak szerint a különböző kerékpárforgalmi létesítmények a közút részét képezik, a KRESZ 54. §-a szabályozza azt, milyen esetben hol kell kerékpárral közlekedni. A különböző kerékpárforgalmi létesítmények tervezési szempontjait az útügyi műszaki előírások szabályozzák, melyek közül a legfontosabb az *e-UT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése* és a kapcsolódó tervezési útmutató (*e-UT 03.04.12:2012*), de egyéb kötetek is tartalmazzak vonatkozó elemeket. Megemlítendő, hogy a műszaki előírások nem minősülnek jogszabálynak, de alkalmazásuk kötelező az állami közutakra vonatkozóan, és jellemzően

<sup>3</sup> 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 1. számú függelék II. r/1.

<sup>4</sup> KRESZ 4. §

pályázati forrásokból megvalósuló fejlesztések esetén is, egyéb esetben ajánlásként szolgálnak.

### 3.2 A kerékpáros közlekedés fő célcsoportjai

Alapvetően három jól elkülöníthető céllal használhatjuk a kerékpárunkat:

- **Közlekedési célú kerékpározás:**  
Célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése, A-ból B-be való eljutás (pl.: iskolába/munkába járás, ügyintézés, bevásárlás, szórakozóhely/sportpálya/közforgalmú közlekedési megállóhely stb. megközelítése).
- **Szabadidős célú kerékpározás:**  
Elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített/kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészség-megőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás”, vagy sport célú kerékpározás.
- **Turisztikai célú kerékpározás:**  
Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakás) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros kirándulás (lakóhelyi, környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költés kapcsolódik hozzá.<sup>5</sup>

Eger földrajzi adottságaiból és elhelyezkedéséből következően mindkét típusú kerékpárhasználat jellemző. A szabadidős/turisztikai célú használat igen népszerű, köszönhetően a Bükk közelségének, a közelmúlt fejlesztéseinek, illetve számtalan egyéb kedvelt hegyi- és országúti kerékpáros célpontnak. A közlekedési célú kerékpározás már ma is jelentős szerepet tölt be a város közlekedési rendszerében a kerékpárral könnyen megtehető rövid távolságok és a város észak-déli tengelyére jellemző kedvező domborzati viszonyok miatt. A jövőben a kerékpáros közlekedés tovább népszerűsítendő, feltételei javítandóak, annak érdekében, hogy növekedjen e közlekedési mód részaránya.

### 3.3 Közlekedéspolitikai célok

A nemzetközi, Európai Unió és hazai közlekedéspolitika egyik fő célja a fenntartható közlekedési módok, köztük a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, feltételeinek megteremtése, fejlesztése – mely folyamatot Eger stratégiai dokumentumai és fejlesztései is követik.

Városon belül könnyebb átállni a fenntartható közlekedési módokra, mivel rövidebbek a megtett utak és nagy a népsűrűség. Javítandó a tömegközlekedési kínálat, emellett javítani kell a gyaloglás és a kerékpározás feltételeit is – emeli ki az *EU Fehér könyve*. Az Európai Unió stratégiai dokumentum értelmében a gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítésének szervesen be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe, emellett a kombinált közlekedés feltételeit is szükséges javítani,

---

<sup>5</sup> Forrás: 2014-20-as időszakra vonatkozó Komplex Kerékpáros Program (<https://goo.gl/Hw0C4E>)



népszerűsíteni.<sup>6</sup> A hazai gyakorlatba is beépült a nemzetközi trend, stratégiai és tervezési szinten egyaránt.

A *Nemzeti Közlekedési Stratégia* kiegészítő dokumentuma, az *Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv* (továbbiakban NKS-OKKT) foglalkozik az alágazatot érintő kérdésekkel. Célja, hogy a kerékpáros közlekedés számára hosszú távú, átfogó és következetes irányelvek fogalmazódjanak meg, melyek a jövőbeni fejlesztések szinergiáját kellőképpen megalapozzák és elősegítik a kerékpárt, mint közlekedési és szabadidős eszközt használók számának növelését. Mivel a kerékpáros közlekedés versenyképességének növeléséhez az infrastrukturális beavatkozások mellett a kerékpárhasználatot támogató működési környezet kialakítása is szükséges, ezért közlekedéspolitikai, valamint számos szemléletformálást, jogszabályváltozást célzó összehangolt intézkedés is megfogalmazásra került a stratégiai dokumentumban.

*„A kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet a biztonságos, kényelmes és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni.”*

Az NKS-OKKT főbb célkitűzései:

- Kerékpáros közlekedés részarányának növelése a közlekedési munkamegosztásban.
- Kerékpáros turisztika fejlesztése, kerékpáros turisták számának növelése.
- Biztonságos kerékpározás feltételeinek biztosítása, kerékpáros balesetek csökkentése.
- Rekreációs kerékpározás és kerékpársport fejlesztése.

A vonatkozó útügyi műszaki előírás<sup>7</sup> az alábbi közlekedéspolitikai célokat határozza meg:

- **Integrált közlekedési rendszer megteremtése:** A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása szükséges, melynek érdekében nem feltétlenül új kerékpárforgalmi létesítményeket kell építeni, hanem egy adott területen a biztonságos és vonzó kerékpárosbarát feltételek megteremtése a cél.
- **A kerékpárhasználat részarányának növelése:** Alapvető célnak tekintendő a településeken az egyéni gépjárműforgalom fokozatos és céltudatos csökkentése, a városi életminőség javítása a közösségi közlekedés és a kerékpáros forgalom részarányának növelésével. Közepes nagyságú síkvidéki településeken a kerékpárhasználat 30-50 %-os, nagyvárosokban 10-20 % részarány tekintendő elérendő közlekedéspolitikai célnak.
- **Kínálati jelleg megteremtése:** A kerékpáros forgalom jelentősebb növekedése akkor várható, ha ez a közlekedési mód kínálati jellegűvé válik, azaz ha a kerékpáros forgalmat a biztonságos, összefüggő, a városi úti célokkal összhangba hozott, folyamatos hálózatot alkotó kerékpárforgalmi létesítmények rendszerbe szervezeten biztosítják.
- **Kerékpárosbarát közlekedési rendszer megteremtése:** A kerékpáros forgalom szervezése során tett intézkedések akkor tekinthetők sikeresnek és kerékpárosbarátnak, ha:
  - a közlekedés során a kerékpározók a lehető legnagyobb biztonságban vannak,
  - a kerékpáros forgalom folyamatosan, a lehető legkevesebb megállással, a lehető legrövidebb útvonalon haladva érhet célba,

<sup>6</sup> Fehér könyv - Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához - Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

<sup>7</sup> e-UT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

- a kerékpározók a lehető leggyorsabban, könnyen, akadálymentesen és kényelmesen haladhatnak a település bármely területén,
- a kerékpározás nincs korlátozva, hanem a feltételei, az útpálya, a biztonságos parkolás és a kiváló tájékoztatás biztosítottak.
- **A közlekedési mód szabad megválasztásának lehetővé tétele:** A közlekedők számára lehetővé kell tenni azt, hogy a különböző közlekedési módok közül a céljaiknak és lehetőségeiknek legmegfelelőbb közlekedési módot szabadon választhassák meg, és azokat a lehető legrugalmasabban kombinálni is tudják (célszerűen kerékpár és közösségi közlekedés kombinálása).

### **3.4 A kerékpáros közlekedés fejlesztésének hasznai - Kerékpár, mint településfejlesztési eszköz**

Sokszor eszünkbe sem jut, hogy a kerékpár milyen sokszínű eszköz. A kerékpár sport- és rekreációs célú használata igen népszerű, emellett van egy további fontos szerepe. A kerékpár hatékony közlekedési eszköz, jármű, mely városon belül, rövid utakon a leggyorsabb eljutást biztosítja. Egy jól felszerelt kerékpárral a napi bevásárlás vagy a gyerekek is szállíthatóak, csupán csomagtartóra vagy pöttyülésre van szükség. Hazánkban egyre népszerűbbek a teherbiciklik, melyek korlátozott behajtású övezetben, szűk, belvárosi környezetben különösen hatékony, teherszállítási feladatok ellátására is alkalmas járművek. A napjainkban terjedő elektromos rásegítésű kerékpárok (ún. pedelec kerékpárok) kiterjesztik a kerékpár hatótávolságát, emellett a gyengébbek és idősebbek számára is elérhetővé teszik ezt a közlekedési módot.

A kerékpárhoz kapcsolódó sokszínűség és számtalan előny miatt az egyik leghatékonyabb városfejlesztési eszközzel beszélünk, ha kerékpárosbarát fejlesztésekről van szó. A kerékpár igen sokrétűen képes orvosolni azokat a problémákat, melyek a városainkat túlterhelő motorizációra és közlekedési igény növekedésére vezethető vissza. A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése számos társadalmi, gazdasági és egyéni haszonnal jár. A fejezet további részében kapcsolódó előnyöket, hasznokat, valamint alapvető eszköztárat mutatunk be, mellyel hatékonyan népszerűsíthető ezen fenntartható közlekedési mód.



1. ábra: A kerékpár kortól és nemtől függetlenül használható sokszínű közlekedési eszköz

### 3.4.1 Társadalmi hasznok

A közlekedéssel járó negatív externáliák a kerékpározás esetében - ellentétben az egyéni motorizált közlekedéssel (autózás) - rendkívül alacsonyak:

- A kerékpározás környezetkímélő, a rövid távú utazások kerékpárra terelése a levegő- és zajszennyezés jelentős mérséklődését eredményezi.
- A kerékpárutak nem darabolnak fel városi területeket. A széles, forgalmas 25. sz. főút<sup>8</sup>, a vasút elszigetelő hatása Egerben érezhető probléma, amelyen hosszútávon enyhíthet a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése. A város főútjainak keresztmetszeti újrafelosztása - különösen a 25. sz. főút felnémeti szakaszán - csökkenti az út elszigetelő hatását, könnyebbé válhat annak gyalogos és kerékpáros keresztezése is.



2. ábra: Egyetlen autóparkoló "feláldozásával" akár 10 db kerékpár parkolása is megoldható

- Több maradhat közösségi térnek. A kerékpáros közlekedés helyigénye mind haladásnál, mind parkolásnál kis-mértékű - ennek megfelelően az infrastruktúraigény is az. A parkoló kerékpárok minimális helyet foglalnak el, ezzel értékes területeket szabadítva fel és javítva a városképet. A parkoló kerékpárok helyszükséglete jóval kisebb, mint az autóké, egyetlen autóparkoló helyén akár 10 kerékpár is elférhet.
- A haladás közbeni kisebb helyigény miatt csökkenthetők a torlódások, ezáltal minden egyes közlekedő profitálhat a kerékpáros közlekedés népszerűsítéséből, az is, aki kénytelen autóba ülni.



3. ábra: Az ábra jól szemlélteti, hogy a gépjármű közlekedés önmagában jelentős területeket foglal el városainkban (60 ember által elfoglalt terület autó, busz, illetve kerékpár esetén)<sup>9</sup>

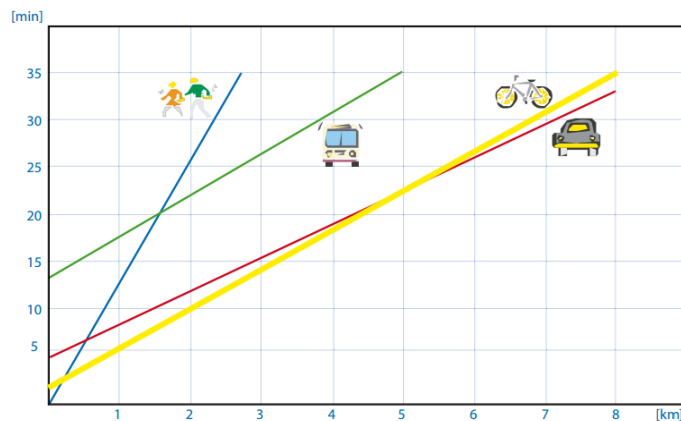
<sup>8</sup> Bővebben: 4.4.8 fejezet

<sup>9</sup> Forrás: Press Office City of Munster, Németország

- *A kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálása jól kiegészíti és erősíti egymást - legyen szó saját kerékpárról vagy akár közbringáról<sup>10</sup> -, a kerékpár segítségével megoldható a háztól-házig utazás. Ha a megállóknál, állomásoknál megoldott a kerékpárok biztonságos napközbeni parkolása, tovább növelhető a közösségi közlekedés utasforgalma.<sup>11</sup>*
- *Kerékpározó önmagában ritkán okoz súlyos baleseteket, melyek jelentős költségekkel bírhatnak (mentési költségek, munkából kimaradás, esetleges halál stb.).*

### 3.4.2 Egyéni hasznok

- *Gyors és kiszámítható:* A kerékpár rugalmasabb a közösségi közlekedésnél, igény szerint ajtótól ajtóig, akár különböző utakon is eljuthatunk úticélunkhoz. Torlódások esetén kisebb az idővesztés, mint a gépjárművek vagy a közösségi közlekedés esetében, ráadásul parkolóhelyet sem kell keresni. Városi forgalomban, rövidtávon (~5 km-ig) a kerékpár jellemzően gyorsabb a többi közlekedési móddal szemben.



4. ábra: Városi környezetben, 5 km-es távolságig a kerékpár biztosítja leggyorsabb eljutást<sup>12</sup>

- *Szabadságérzetet nyújt:* A kerékpározás kötetlensége miatt nagyfokú szabadságérzetet nyújt, az esetlegesen zsúfolt tömegközlekedési eszközökkel szemben.
- *Költségkímélő:* A kerékpár költséghatékony jármű. Alacsony beszerzési és üzemeltetési költsége jelentősen csökkentheti a kiadásokat.
- *Kerékpárral közlekedni egészséges:* A rendszeres testmozgás előnyös hatást fejt ki az egészségügyi állapotra. A kerékpározás fontos szerepet játszik a stressz leépítésében - munkába és munkából menet nem növeli a stressz-szintet (vö. torlódások és parkolási gondok). Segít a mentális váltásban munka és magánélet között.
- *Környezetbarát:* Sokak számára az magában is érték, hogy tehet valamit a környezete védelméért. A kerékpárhasználat nem jár lokális káros anyag kibocsátással. Csökkenti a városok levegőjének szennyezettségét és a zajterhelést.
- *Életérzés:* A fenti okok hatására sokaknál pozitív érzelmi kötődés is kialakul a kerékpározással kapcsolatban, ami még jobban erősíti annak hasznosságát.

<sup>10</sup> Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer (KKKR)

<sup>11</sup> Javaslatunkat az 5.3 Közbringa fejezet tartalmazza.

<sup>12</sup> Kép forrása: bicy.it - Trendi biciklizés, 20 jó indok a biciklizésre

Kutatási eredmény forrása: FGM-AMOR - Austrian Mobility Research 2003

### 3.4.3 Gazdasági hasznok

A kerékpározás elterjedéséhez komoly gazdasági hasznok is társulnak, melyek számszerűsíthetőek. Az Európai Kerékpáros Szövetség tanulmánya szerint 2010-ben az Európai Unió 27 tagállamában a lakosság 7,4 %-a használt rendszeresen kerékpárt, melynek köszönhetően legalább 205 milliárd eurót sikerült megtakarítani a fent említett pozitív hatások és az alacsony externális költségek miatt.

A rendszeres kerékpárhasználat révén (közlekedési és rekreációs célú használat egyaránt) jelentős egészségügyi kiadásokat takaríthatunk meg, mivel a rendszeres testmozgás jobb egészségügyi állapothoz vezet, míg a javuló levegőminőség kevesebb megbetegedést okoz. A csökkenő tüzelőanyag felhasználás, a csökkenő zaj- és levegőszennyezés további gazdasági előnyökkel jár. A közlekedési dugókban eltöltött idő jelentős gazdasági kiesést okoz, melyet csökkenthet a kerékpáros közlekedés népszerűsítése és ezáltal a torlódások mérséklődése.

Koppenhágában – ahol az ingázás 45 %-a biciklivel történik – megállapították, hogy minden csúcsforgalomban letekert kilométer 20 eurocent hasznot hoz a társadalomnak és a gazdaságnak, míg az autóval megtett kilométerek 70 eurocent veszteséget jelentenek.<sup>13</sup>

A fenntartható közlekedési módok élhető köztereket teremtenek, ami jelentős helyi gazdaságélénkítő szereppel bír. A fejlesztésekkel párhuzamosan javul a környezet életminősége, felélénkül a helyi gazdaság (üzletek, éttermek stb. nyílnak), párhuzamosan az ingatlanárak növekedése várható. Jó példa Eger belvárosának rehabilitációja és forgalomcsillapítása.



5. ábra: Jó példa: Gárdonyi Géza tér az átalakítások előtt és után. A korábbi felszíni parkoló megszűnt, a belvárosi tér újra élettel telítődik.  
(Forrás: Google Maps)

További érdekes információk a rendszeresen kerékpárral közlekedők vásárlási szokásairól:

- Hűségesebb, gyakrabban jár üzletekbe, mint a rendszeresen autóval közlekedő társa.
- Összességében többet költ, mert a sok kisebb, ám gyakori vásárlás során többet hagy a kasszáknál

Bővebben: [http://kerekpárosklub.hu/bringaval\\_boltba\\_kulfoldi\\_adatok](http://kerekpárosklub.hu/bringaval_boltba_kulfoldi_adatok)

<sup>13</sup> Forrás: <https://goo.gl/cXBGpd>



### 3.5 Mitől válhat Eger kerékpárosbaráttá?

A fejezetben azt foglaljuk össze, hogy milyen alapelvek mentén működik egy kerékpárosbarát település. A hatékony működés alapja a jól strukturált és megfelelő szakmai szemlélettel és felkészültséggel rendelkező intézményi, döntéshozói háttér. Emellett bemutatjuk azokat az alapvető infrastrukturális és kapcsolódó „szoft” elemeket, melyek segítségével hatékonyan fejleszthető és népszerűsíthető a kerékpáros közlekedés.

#### **Egy kerékpárosbarát településen...**

- A városfejlesztés víziójának szerves része a kerékpáros közlekedés részarányának növelése
- Minden úticél elérhető kerékpárral biztonságosan, kényelmesen és akadálymentesen, bárki is szeretne kerékpárra ülni
- A közlekedők egyenrangúak, a járművezetők különös tekintettel vannak a védtelen közlekedőkre: a gyalog és kerékpárral közlekedőkre, idősekre, gyermekekre és mozgáskorlátozottakra<sup>14</sup>
- A kerékpárral közlekedők komfortérzete mindenhol megfelelő
- Alacsony a kerékpárral közlekedők baleseti kockázata
- A kerékpáros közlekedés támogatott közlekedési mód
- A kerékpáros közlekedés előnyben részesítése jellemző
- A kerékpárral közlekedők nem kényszerülnek felesleges kerülőkre az útjuk során
- A kerékpárok parkolása megoldott, a közösségi közlekedés megállóiban és állomásain megfelelő kialakítású B+R parkolók vannak
- Közösségi közlekedési járműveken (helyi és helyközi egyaránt) a kerékpárok szállítása megoldott

#### **3.5.1 Kerékpárosbarát szervezeti háttér megteremtése**

Első lépésként közlekedéspolitikai döntések meghozatalára van szükség arról, hogy az egyes közlekedési módokat hogyan priorizálja a város, milyen szerepet szán a kerékpáros közlekedésnek. A későbbi döntéseket, majd konkrét lépéseket alapvetően ez határozza meg.

A kerékpáros közlekedést támogató közlekedés- és várospolitikai célja nem az, hogy a már kerékpárral közlekedők igényeit kielégítse, hanem az, hogy az összes városlakó érdekeit szolgálja. A kerékpározáshoz kapcsolódó hasznok miatt az egész város profitálhat a kerékpárosbarát fejlesztésekből. A cél az, hogy mindenki számára elérhetővé és vonzóvá váljon a rendszeres kerékpárhasználat. Ennek szellemében nem oszthatjuk „kerékpárosokra”, „tömegközlekedőkre” vagy „autósokra” a városlakókat. Közlekedőkről beszélünk, akik mindig az aktuális úti céljuknak megfelelő közlekedési eszközt választják.

Eger városának vezetése felismerte a kerékpáros közlekedésben rejlő előnyöket. A következő évek ütemezett fejlesztéseivel, valamint a koncepcióban javasoltak megvalósításával a megyeszékhely valóban kerékpárosbarát várossá válhat.

A mai korszerű városi közlekedéspolitika így rangsorolja a közlekedési módokat:

1. Gyalogos közlekedés
2. Közösségi közlekedés
3. Kerékpáros közlekedés
4. Egyéni gépjármű közlekedés

<sup>14</sup> Érdekesesség: Kunhalmi Zoltán, Vascsák Roland – Civil tézisek a városi közlekedés biztonságáról. Az előadás elérhető: <https://goo.gl/KkftLg>



A fenti prioritási sorrend alapján a kevésbé környezetszennyező és az élhetőbb városok kialakulását segítő közlekedési módok támogatása szükséges az egyéni motorizált közlekedéssel szemben. A döntés után javasolt megfogalmazni egy konkrét célt, hogy hány százalékra szeretnénk emelni a kerékpáros közlekedés részarányát (illetve ezzel párhuzamosan milyen közlekedési munkamegosztást kívánunk elérni a városban). Ennek megfelelően kell azután a szervezet humán és a pénzügyi forrásait biztosítani a célok elérése érdekében.

Jelen dokumentumban meghatározott konkrét cél a kerékpáros közlekedés részarányának növekedése az egyéni gépjárműhasználat rovására. Kívánatos a 10 %-os részarány elérése 2020-ig, 20 %-os részarány elérése 2030-ig.

### 3.5.2 A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának szempontjai

Városon belül alapvető, hogy minden úticél kerékpárral is gyorsan, akadálymentesen és biztonságosan elérhető legyen. *Településeken belül elsősorban nem elkülönített kerékpárforgalmi létesítményeket kell építeni, hanem a meglévő közúthálózatot kell kerékpárosbaráttá tenni.* A kerékpáros közlekedést segítő forgalomtechnikai megoldásokkal azok az útvonalak is alkalmassá tehetők a kerékpározásra, ahol ma még ez nehézségekbe ütközik. Az intenzíven beépített, gépjárműforgalommal túlterhelt környezetben különösen érdemes előnyben részesíteni a kerékpáros közlekedést.

*Minden egyes utcában önálló kerékpárút építésére sem mód, sem szükség nincs.* Kerékpárral ugyanis mindenütt szabad közlekedni, ahol azt a KRESZ nem tiltja. *A kerékpárosbarát közlekedési hálózat kialakításához a cél elsősorban nem új önálló kerékpárutak építése, hanem a meglévő infrastruktúra kerékpárosbaráttá tétele.*

A brit közlekedési minisztérium és a UK's National Cyclists' Organisation - CTC (az Egyesült Királyság Nemzeti Kerékpáros Szervezete)<sup>15</sup> 1997-ben dolgozta ki a kerékpárosbarát úthálózat kialakítását célzó beavatkozások hierarchikus sorrendjét, mely azóta a magyar tervezési gyakorlatba is beépült<sup>16</sup>.

*„A kerékpárforgalmi nyomvonalat alkotó létesítmények egy része csak költséges építési beavatkozással valósítható meg, ezért a kerékpárforgalmi nyomvonalak és hálózatok kialakításakor minden esetben meg kell vizsgálni azt, hogy forgalomszervezési intézkedésekkel, vagy kis költségű építési beavatkozásokkal ki lehet-e alakítani a biztonságos kerékpározás feltételeit.”<sup>17</sup>*

Meglévő közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztésének lépései, sorrendben:

1. forgalomcsillapítás
2. sebességcsökkentés
3. konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés
4. útpálya újrafelosztása
5. önálló kerékpárút építése
6. gyalog- és kerékpárút létrehozása

A sorrend szerint *először a forgalomcsillapítás és sebességcsökkentés lehetőségeit kell megvizsgálni*, mivel potenciálisan ez a leghatékonyabb megoldás a kerékpárosbaráttá

<sup>15</sup> <http://www.ctc.org.uk/>

<sup>16</sup> Lásd ÚT 2-1.203:2010 - Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

<sup>17</sup> Részlet a vonatkozó ÚT 2-1.203:2010 - Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése műszaki előírásból

tétel szempontjából (sebességkülönbség csökkentése, pl. sebességkorlátozás, sávelhúzás, sebességcsökkentő küszöb, rázók, burkolati jelek stb.)

*Ezután a csomópontok és más konfliktuspontok kezelése szükséges, baleseti gócpontok vizsgálata és a konfliktusok megoldása forgalomszervezési, forgalomtechnikai eszközökkel (kiemelt átvezetések, színes burkolat, jelzőlámpás csomópont korrekciója, előretolt kerékpáros felállóhely, kanyarodó sávok kialakítása stb.).*

Ha ez még mindig *nem ad kielégítő megoldást, akkor az útpálya újrafelosztása szükséges.* Ide tartozik az új sáv szélességek meghatározása, széles külső sáv, buszsáv, közös busz-kerékpársáv, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv kialakítása.

*Indokolt esetben önálló kerékpárút építése válhat szükségessé.* Kétirányú kerékpárút belterületen csak ott támogatható, ahol nincs párhuzamos gyalogjárda és/vagy közút. Az irányhelyesség belterületen különösen fontos.

Legvégső esetben megoldás lehet a *járda átminősítése gyalog- és kerékpárúttá, ami belterületen szintén csak indokolt esetben javasolt.* Ebben az esetben is különösen fontos az irányhelyesség szem előtt tartása.

Elválasztott, egyoldali, kétirányú kerékpárút kiépítésére kizárólag akkor kerülhet, kerüljön sor, ha a sorrend szerint magasabb rangú megoldások közül egyik sem valósítható meg, vagy azok bizonyítottan nem hoznák meg a várt előnyt a kerékpárral közlekedőknek. Érdeemes ugyanakkor elkülönített, lehetőleg gépjárműforgalomtól távoli helyen kialakított kerékpárutat építeni nagyobb távolságok megtételére, akár, mint a város *kerékpárforgalmi főhálózata*, főbb desztinációk összekötésére, akár mint turisztikai útvonal.



6. ábra - Egy meglévő útvonal kerékpárosbarát fejlesztésének döntési hierarchiája

A fentiek fényében könnyen belátható, hogy *nem a kerékpárutak hossza, hanem a kerékpárosbarát terület nagysága mutatja meg, hogy egy város mennyit tesz a fenntartható közlekedésért.*

### További hasznos tudástárak:

- Magyar Kerékpárosklub: **Mit tehet az önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében?**<sup>18</sup>
- Magyar Kerékpárosklub: **A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának eszközei**<sup>19</sup>
- **Útügyi Műszaki Előírás - e-UT 03.04.11 (ÚT 2-1.203): Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése**
- Osztrák Közlekedési Klub (VCÖ): **„Utak a kerékpározáshoz” - Tudomány és közlekedés 2/1995**<sup>20</sup>
- Mobile2020 projekt (**Kerékpárosbarát tervezés és promóció - kézikönyv**)<sup>21</sup>
- **Kerékpárosbarát Eger koncepció - A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának eszközei, melléklet**
- **További szakmai anyagok:**  
<http://kerekarosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/szakmai-anyagok>

### 3.5.3 A kerékpáros közlekedést segítő szolgáltatások

*„Elengedhetetlen a városi közösségi közlekedés jó minőségű intermodális kapcsolatainak kiépítése a vasúti közlekedéssel a belföldi regionális és transzeurópai kapcsolatok magas szintű biztosításához. Az intermodális központok esetében az utasbarát és akadálymentes kialakítás elsőrendű fontosságú, szem előtt tartva a B+R és P+R funkciók kialakítását is.”<sup>22</sup>*

A kerékpár a közösségi közlekedéssel kombinálva nagyobb távolság esetén is versenyképes, továbbá a közösségi közlekedés számára is többlet utasokat jelent. Kerékpárral adott idő alatt lényegesen nagyobb utat tudunk megtenni, mint gyalog (10 perc alatt gyalog kb. 0,7 km tehető meg a kerékpárral megtehető kb. 2,5-3,5 km-rel szemben). Ezen előny minél jobb kihasználásához a *megfelelő eszközök meglétére és információra, esetleg további előnyökkel való motivációra* van szükség.

Annak érdekében, hogy a fejlesztések valóban növeljék a közösségi közlekedés utasforgalmát, a megvalósítással párhuzamosan tájékoztató kiadvány megjelentetésére és terjesztésére van szükség. A kiadvány bemutatja a kombinált kerékpáros közlekedés előnyeit és a helyi lehetőségeket.

#### 3.5.3.1 „Kerékpározz és utazz tovább!” (B+R)

*Az állomásokra és a megállóhelyekre telepített - a hosszú távú parkolás igényeit kielégítő, akár őrzött és fizetős - kerékpártárolók elősegítik a közösségi és kerékpáros közlekedés kedvezőbb kapcsolatát. Kerékpárt használva a munkába járók gyorsabban elérik a közösségi közlekedés megállóit, ezzel pedig jelentős időt takaríthatnak meg.*

<sup>18</sup> A kiadvány elérhető: [http://kerekarosklub.hu/koltseghatekony\\_fejlesztések](http://kerekarosklub.hu/koltseghatekony_fejlesztések)

<sup>19</sup> A kiadvány elérhető: <http://kerekarosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/velemenyek/2015>

<sup>20</sup> A kiadvány elérhető: <http://kerekarosklub.hu/utak-a-kerekarozashoz-tudomany-es-kozlekedes-2-1995>

<sup>21</sup> Bővebben: <http://www.mobile2020.eu/>

<sup>22</sup> Részlet a Nemzetközi Közlekedési Stratégiából



7. ábra: Jó példa a vasútállomás új, fedett B+R parkolója. A bővítésére hamarosan szükség lesz.

A tapasztalatok szerint egy B+R parkoló akkor lehet működőképes, ha a biztonságos kerékpártárolás meg van oldva. A kombinált utazások támogatása Eger esetében nagy jelentőséggel bír a naponta ingázók jelentős száma miatt. Megfelelő körülmények és promóció esetén az ingázók egy része közösségi közlekedés és kerékpár kombinációjára válthat.<sup>23</sup>

A Magyar Kerékpárosklub kerékpártámaszok kialakítására és telepítésére vonatkozó műszaki ajánlása az alábbi oldalon érhető el: <http://kerekpárosklub.hu/parkolas>

### 3.5.3.2 Kerékpárszállítás, kerékpárral való együtt utazás

A kombinált utazások másik módja a B+R típusú mellett a *kerékpár szállítása a közösségi közlekedés járművein*. A kerékpárszállítás lehetőségét helyi (magasabban fekvő területeket feltáró buszjáratok) és helyközi (vasút és autóbusz) járműveken egyaránt biztosítani kell.

Kerékpár (a mozgáskorlátozottak kerekesszékei és babakocsik mellett) szállíthatósága a közösségi közlekedési eszközökön alapvető szolgáltatás kell, hogy legyen. A lehetőség megteremtése növeli mindkét modalitás kihasználtságát és hatékonyságát. Különösen nagy igény lehet rá a kiránduló területek felé menő járműveken, rossz időjárás esetén, illetve a hétköznapiakban, kerékpárral nehezebben megközelíthető területeken.

Bővebben a kerékpáros- és közösségi közlekedés kapcsolatáról:

<http://kerekpárosklub.hu/a-kozossegi-kozlekedes-es-a-kerepar-kapcsolata>

### 3.5.4 Népszerűsítés, oktatás

A kerékpáros közlekedés - mint fenntartható közlekedési mód - feltételeinek megteremtése jelentősen hozzájárul egy élhetőbb város kialakulásához. Ehhez a *kerékpárosbarát közlekedési hálózat megteremtése mellett jelentős, célirányos hangsúlyt kell fektetni a szemléletformálásra és az oktatás-nevelésre*. A közlekedési szokások mélyen berögzülnek a mindennapi rutinba, így az infrastrukturális beavatkozások önmagukban nem elegendőek. Szükséges eljuttatni a közlekedőkhöz azt a tudásanyagot, ami meggyőzi őket a rendszeres kerékpárhasználatról (miért éri meg kerékpárral közlekedni, hogyan kell

<sup>23</sup> A 2011-es népszámlálás adatai szerint az Egerbe naponta ingázó foglalkoztatottak száma kb. 11 000 fő, a közoktatásban tanulóké kb. 5700 fő; az eljárók száma mintegy 3000, illetve 100 fő körüli.

kerékpárral közlekedni stb.). Összehangolt, jól megtervezett lépésekkel eredményesen népszerűsíthető a mindennapi kerékpárhasználat.

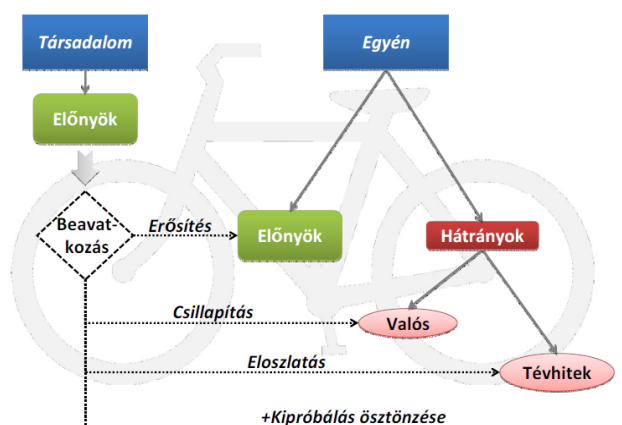
*A népszerűsítés és a szemléletformálás eszközzrendszerük, üzenetük, intenzitásuk és hosszuk alapján erősen elkülönülő tevékenységek, azonban mindkét esetben különösen érdemes hangsúlyozni a célcsoport-specifikus kommunikáció fontosságát.*

**Népszerűsítés:** A népszerűsítő tevékenységek elsődleges célja a felhasználók számának növelése. A népszerűsítő tevékenységek jól integrálhatóak, pontszerű tevékenységekből is hatékonyan szervezhetőek, koordinálhatóak.

**Szemléletformálás:** A szemléletformáló tevékenységek alapvető célja kultúraformálás, a „mentális” gátak lazítása, feloldása. A szemléletformálásnak (a népszerűsítéshez képest) összetettebb tervezésre, hosszabb kampányidőszakra van szüksége a sikerességhez.<sup>24</sup>

Első lépésként tudatosítani kell az emberekben, hogy a kerékpározás egy reális és előnyös alternatíva a mindennapi közlekedésben. Ezzel párhuzamosan növelni kell a kerékpározás, mint közlekedési mód elfogadottságát, megbecsültségét és vonzerejét. A kerékpározás eredményes népszerűsítésének elengedhetetlen kellékei a *reklámok, népszerűsítő kampányok és kiadványok*. A cél, hogy az utazási mód kiválasztásánál egyre többen döntsenek a kerékpár mellett - főleg személygépkocsiról átváltva. Ezt a fajta szemléletet már gyerekkortól szükséges kommunikálni *tudatos közlekedésre neveléssel*. Emiatt oktatási jellegű feladatok is felmerülnek, melynek a biztonságos és tudatos közlekedésre, tudatos módválasztásra való nevelést kell céloznia (az általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek egyaránt fontosak).

*A kizárólag közlekedésbiztonsági megközelítés könnyen félelemkeltéshez, veszélyérzet kialakításához vezet. Az elkerülendő balesetveszélyes szituációk és követendő közlekedési szabályok bemutatása önmagában nem teszi vonzó alternatívává a kerékpárt. A tudatos közlekedésre és racionális eszközválasztásra nevelésnek a közlekedésbiztonság csupán része, emiatt az oktatási jellegű feladatok megvalósítását nem szabad összekeverni a népszerűsítő tevékenységgel. Az oktatásban és együttműködő közlekedésre nevelésben az általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek egyaránt fontosak.*



8. ábra: A népszerűsítő tevékenység logikai felépítése

A kerékpárhasználat elterjedése érdekében *tudatosítani és hangsúlyozni kell a kerékpárhasználat előnyeit és lehetőségeit*, a legfontosabb a pozitív kommunikáció. *El kell oszlatni a jelenleg komoly gondot jelentő, elterjedt félelmeket és tévhiteket*. A kampányokba bele

<sup>24</sup> Idézet a Nemzeti Közlekedési Stratégia - Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Tervből



kell foglalni a szimbolikus és érzelmi elemeket, amik nagy arányban szerepet játszanak egyes társadalmi csoportok közlekedésmód-választásánál. A célcsoportok hatékony eléréséhez részletes marketingterv kidolgozása szükséges. Az alapvető célokhoz illeszkedve *kiemelt fontosságú a jelenleg gépkocsival közlekedők csoportja*: a tényleges viselkedésmód-váltáshoz elengedhetetlen a célzott reklám alkalmazása is.

A kommunikáció mellett fontos a tényleges kipróbálás lehetőségének biztosítása minél szélesebb körű megteremtése és ösztönzése. A kerékpározás ellen szóló érvek, sztereotípiák olyan mélyen gyökereznek sokak gondolkodásában, hogy azt pusztán kommunikációval korlátozottan lehet megváltoztatni – több tanulmány is rámutat, hogy a kerékpárt nem, vagy alig használók körében a kerékpározás előnyei csak korlátozottan tudatosulnak. A saját tapasztalat sokat segíthet a probléma megoldásában.

Részletes javaslatokat a 5.5 *Kísérő intézkedések* fejezetben adunk. A téma összetettsége és sokszínűsége miatt javasoljuk a lent felsorolt anyagok átnézését a számos további jó példa és javaslat miatt.

#### További hasznos tudástárak:

- **Magyar Kerékpárosklub szakmai anyagai**  
<http://kereparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/szakmai-anyagok>
- **Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv**  
Elérhető itt: <http://goo.gl/mtX0Ot>
- **Mobile2020 Kerékpárosbarát tervezés és promóció** - kézikönyv  
Elérhető magyar nyelven is: <http://www.mobile2020.eu/>
- Ben Hummer: **Marketing Cycling Handbook** (angol nyelvű kiadvány)
- **PRESTO - Promoting cycling for everyone as a daily transport mode** (részben magyar nyelven):  
<http://kereparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/kulfoldi-anyagok>
- **Transport Learning képzési anyagok** (magyar)  
Elérhető: [www.transportlearning.net](http://www.transportlearning.net)
- **Kerékpáros fogalomtár:**  
<http://kereparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/kereparos-fogalomtar>



## 4 Helyzetértékelés

### 4.1 Vizsgált terület bemutatása

A hálózati terv készítése során, a megrendelésnek megfelelően a vizsgálat tárgyát képezte Eger teljes közigazgatási területe. A tanulmány emellett a szükséges mértékben kitér a szomszédos agglomerációs települések és a megyeszékhely közötti kerékpáros közlekedési kapcsolatokra, valamint Eger regionális és országos szinten betöltött szerepére.

#### 4.1.1 Településszerkezet, domborzati és klimatikus viszonyok

*„Eger saját vonzáskörzettel rendelkező térségi központ, ami a közlekedési igényeket (munkába és iskolába járás, városi szolgáltatások elérése) is meghatározza. Eger közigazgatási szerepkörét jellemzi, hogy megye- és járási székhely. Itt található a Heves megyei Önkormányzat (a közgyűlés és a hivatal), a közigazgatás átszervezése során 2011-ben létrejött Heves Megyei Kormányhivatal székhelye és törzshivatala, valamint az Egri Járási Hivatal is. Az Egri járás 22 települést foglal magába.”<sup>25</sup>*

Eger a kistajak besorolása alapján a Bükk vidékén, nagyrészt az Egri-Bükkalja területén található. A város az Eger-patak völgyében észak-déli irányban kb. 10 km hosszban és alig néhány km szélességben elnyúlva terül el, így a városon belüli rövid távolságok könnyen megtehetőek kerékpárral. Eger működését, közlekedését az észak-déli irányú völgyi terjeszkedés alapvetően meghatározza és befolyásolja ezt követi a város vonalas közlekedési hálózata, a 25-ös számú főút és a vasút.

A Belváros városrészhez tartozik a történelmi városmag. Itt található a vár, több oktatási intézmény és hivatal. A terület bevásárló-, ügyintéző- és lakó funkciót egyaránt ellát.

Az északi városrész lakásállományát és lakónépességét tekintve is a legnagyobb városrész, Eger lakosságának több mint egyharmada él itt. Ide tartozik Felsőváros, Eger legnagyobb lakótelepe is. Felnémet hagyományos falusi városrész, szerkezetét hagyományos faluszövet határozza meg. Jelentős forgalomvonzó hatással bírnak a 25-ös számú főút menti áruházak.

Almagyar a város keleti oldalán található, dombra épült. Itt található az Eszterházy Főiskola több tanszéke és kollégiuma is. A Keleti városrész elsősorban lakófunkcióval bír.

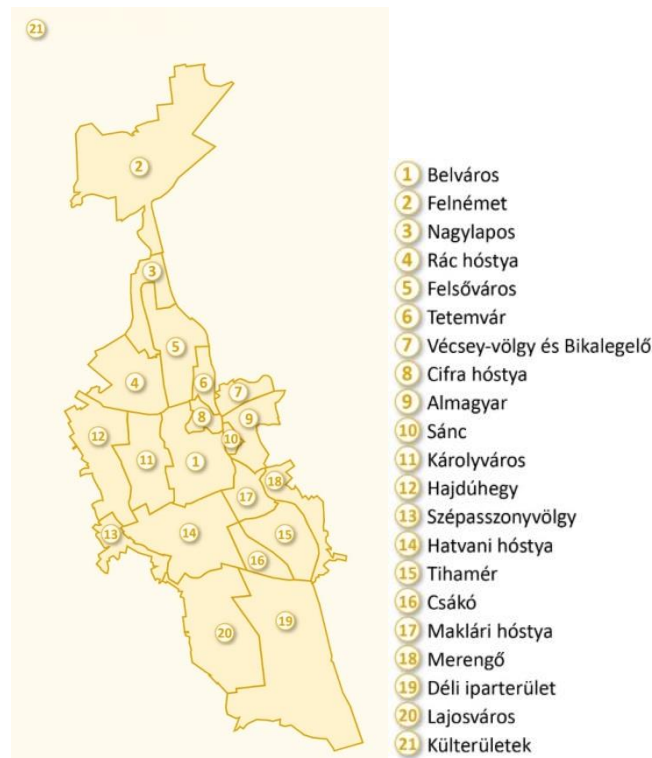
A Déli városrész kertvárosias, de többemeletes lakóházak is találhatóak itt. Ide tartozik a déli ipari park, ami a vasút keleti oldalán, a Kistályai út mentén helyezkedik el. Eger legdélebbi városrésze több középiskolának és kollégiumnak is helyet ad.

A Nyugati városrész jellemzően kertvárosias, északi része dombra épült. Legfőbb nevezetessége a Szépasszony-völgy, mely jelentős turisztikai vonzerővel bír.

A SUMP<sup>26</sup> megállapítása szerint nem jellemző az agglomerációba történő nagy-számú kiköltözés. A várossal szomszédos települések közül csupán három falu népessége nőtt az ezredforduló óta, Noszvajé 11 %-kal, Felsőtárkányé 7 %-kal és Egerszalóké 3 %-kal. Az ingázás a város regionális szerepe miatt mindennapos, sokan érkeznek a környező településekről. Elsősorban Andornaktálya, Demjén, Egerbakta, Egerszalók, Egerszólát, Felsőtárkány, Maklár, Nagytálya, Noszvaj és Ostoros lakosságának nagy százaléka dolgozik, tanul Egerben.

<sup>25</sup> Forrás: Eger MJV fenntartható városi mobilitási terve (SUMP), I. ütem - helyzetelemzés és helyzetértékelés

<sup>26</sup> Eger MJV fenntartható városi mobilitási terve (SUMP)



9. ábra: Eger városszerkezete

(Forrás: Eger MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020)

A széles, 2x2 sávós 24-es és 25-ös főút meghatározó elemei a város közlekedési rendszerének. A várost keresztülszelő országos főútvonalakon mind hossz-, mind keresztirányban jellemzően rosszak a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételei. A helyi közösségi közlekedés nem tudja maradéktalanul kiszolgálni a városon belüli utazási igényeket, részben ezért is magas az autóhasználat aránya.

A belváros parkolási problémákkal küzd, az autóparkolók túltelítettek. A felújított és forgalomcsillapított belváros korlátozott behajtású övezet, ennek ellenére jelentős az autóforgalom, részben az áruszállító forgalom miatt.

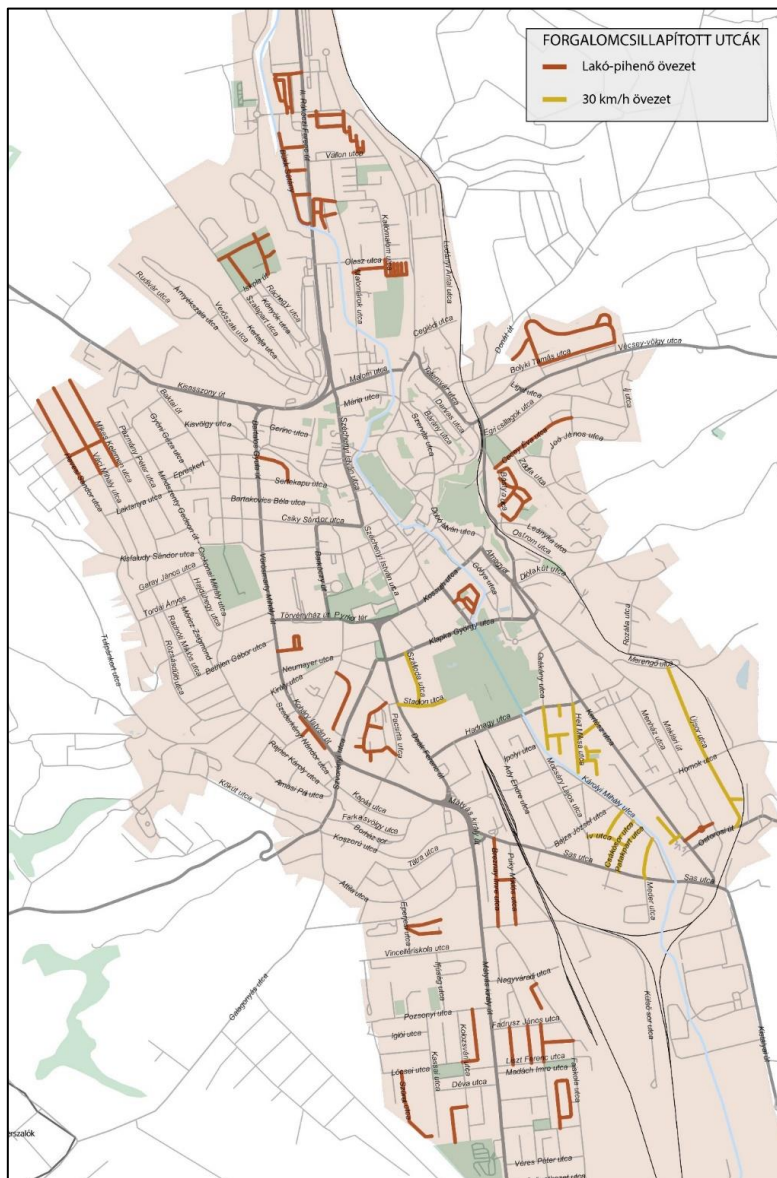
A város utcáinak jelentős része forgalomcsillapított, csökkentett sebességű övezet, melyet a 10. ábra szemléltet.

Eger fenntartható városi mobilitási tervében megállapított, településszerkezetből következő közlekedési vonatkozású konfliktusok a következők (megjegyzéseink lent):

- Szűk belváros (műemléki környezet, oktatási intézmények, hivatalok, idegenforgalmi célpontok) megfelelő parkolási kapacitásának hiánya.<sup>27</sup>
- Az észak-déli várostengely súlypontjában fekvő városközpont időszakos forgalmi túlterheltsége (autóbusz-pályaudvar, munkába járás személygépkocsival).
- A 25-ös számú főút szűk keresztmetszete, tehermentesítő/elkerülő út hiánya, torlódások a Szarvas tér környezetében.<sup>28</sup>
- A keleti és nyugati dombokon fekvő városrészek (Hajdúhegy, Almagyar domb, Vécsey völgy, Szala, pincesorok) hiányos közösségi közlekedési kapcsolatai.

<sup>27</sup> A problémára megoldást nyújthat a fenntartható közlekedési módok támogatása, a célpontok gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedéssel való elérésének javítása. A autóparkolók számának növekedése további gépjárműforgalmat generál, ami további problémákat szül.

<sup>28</sup> A főutak szűkös keresztmetszetére vonatkozó megállapítás megkérdőjelezhető, a forgalmi adatok nem feltétlenül indokolják a kapacitásbővítést. Bővebben: 4.4.8 fejezet.



10. ábra: Forgalmcsillapított utcák a városban

### Domborzati viszonyok

A város domborzati viszonyaira jellemző, hogy észak-déli tengelye gyakorlatilag sík, kerékpározásra tökéletesen alkalmas. A várost átszelő Eger- és Tárkány-patak a települést átszelő zöld folyosókként funkcionálnak, egyaránt szolgálva a naponta ingázókat és rekreációs célból kerékpározókat. A város keleti és nyugati területei, valamint Felnémet egy része domboldalon fekszik, ezek a területek hagyományos kerékpárral nehezen megközelíthetőek. Alapvetően lakóköztereket, illetve a főiskolát találjuk a magasabban fekvő területeken (11. ábra):

- Felnémet: Sánc utca, Sáncalja utca és környéke (lakóövezet)
- A 24. és 25. sz. főút által bezárt háromszög: Ráchóstya (lakóövezet)
- Hajdúhegy (lakóövezet)
- Almagyar (lakóövezet és főiskola)
- Tetemvár (lakóövezet)
- Károlyváros egyes utcái is ebbe a kategóriába sorolhatóak, ezek is többnyire lakóutcák

## Klimatikus viszonyok

Eger és környékének éghajlata sajátos, környezetétől eltérő, átmenetet képez az alföldi és északi-középhegységi klíma között. Az évi középhőmérséklet 10,1 °C (a januári középhőmérséklet -1,5 °C, a júniusi 22,4 °C), az évi csapadékösszeg 590 mm. Az egész évi napfénytartam kissé meghaladja az 1850 órát. Jelentős az évi és a napi hőmérsékletingás. Összességében egy mérsékelt meleg, száraz éghajlatú táj. A leggyakoribb szélirány Egerben az ÉNy-i és a DK-i, míg É, ÉK felől a Bükk szélárnyéka mérsékli a szeleket. Az átlagos szélesség 2,5 m/s. Eger hazánk mérsékelt szeles területeihez tartozik.<sup>29</sup>

Hónap	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
Átlagos max. hőmérséklet (°C)	0,9	3,7	10,1	15,9	21,6	25,0	27,3	26,6	22,3	15,6	7,7	3,1
Átlagos min. hőmérséklet (°C)	-5,7	-4,2	-0,2	4,3	9,7	12,5	13,9	13,4	9,6	4,5	0,5	-3,0
Átlagos csapadékmennyiség (mm)	30	28	35	48	64	77	63	59	45	49	50	42

1. táblázat: Eger klimatikus viszonyai<sup>30</sup>

Az adatok alapján megállapítható, hogy a május, június, július és augusztus hónapok a csapadékosabbak. A téli hónapokban a kerékpározók száma várhatóan csökken, azonban hazai és nemzetközi példák azt igazolják, hogy a kerékpáros közlekedés térnyerésével, hétköznapivá válásával az időjárástól való függés mérséklődik. A fenti adatok alapján elmondható, hogy a város éghajlata alapvetően egész évben megfelelő kerékpározásra.

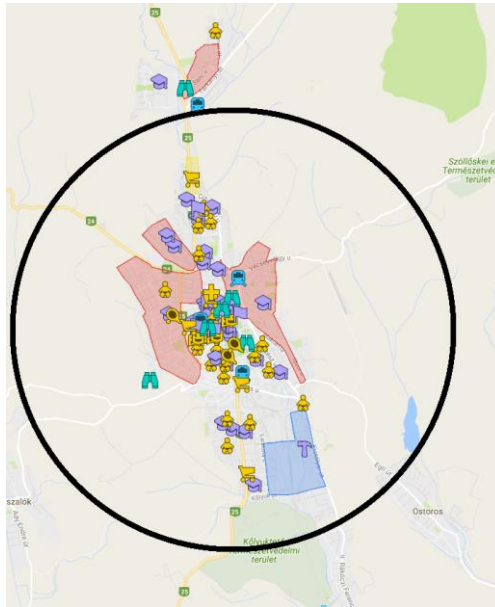
### 4.1.2 Forgalmvonzó létesítmények

A 4.1.1 Településszerkezet, domborzati és klimatikus viszonyok fejezetben ismertetett területi funkciókon felül az alábbiakat lehet elmondani Eger főbb forgalmvonzó létesítményeiről melyet a 11. ábra jelöl:

- Eger valódi iskolaváros: 13 alapfokú, 18 középfokú és 2 felsőfokú oktatási intézménye van, továbbá 21 óvoda található a városban.
- Eger legfontosabb kulturális intézményei: Bródy Sándor Megyei és Városi Könyvtár, Egri Kulturális és Művészeti Központ, Gárdonyi Géza Színház, Harlekin Bábszínház, Uránia Filmszínház, Dobó István Vármúzeum.
- Az adóirodától, kapott információk szerint az Egerben működő vállalkozások közül Észak-Magyarország legjelentősebb árbevételű vállalkozásai közé tartoznak: ZF Hungária Kft., Aventics Pneumatika Kft., WPR Alfa Lft., Sanatmetal Kft., IOG Home Park Kft., TESCO-Global Áruházak Zrt., Elso Elbe Hungária Bt., OTP Ban Nyrt., Hunguest Hotels Zrt., Omya Hungária Kft., Agria Volán Zrt., Markhot Ferenc Oktatókórház és Rendelőintézet, Magyar Telekom Nyrt. és ÉMÁSZ Nyrt.

<sup>29</sup>Forrás: Eger fenntartható energia akcióterve

<sup>30</sup>Forrás: Wikipédia, emiatt Eger fenntartható energia akciótervében foglalt adatokhoz képest kis mértékben eltér



11. ábra: A térképen piros szín jelöli a kerékpárral nehezebben megközelíthető, meredek területeket. Az ikonok és egyéb színek a főbb forgalomvonzó létesítményeket jelölik. A városon belüli kis távolságokat jellemzi, hogy a belvárosból indulva 3 km-en belül a város szinte teljes területe elérhető (fekete kör).<sup>31</sup>

## 4.2 Megalapozó dokumentumok, illeszkedés

### 4.2.1 Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak<sup>32</sup>

#### 4.2.1.1 Országos Területrendezési Terv

Az Országos Területrendezési Tervben megállapított országos kerékpárforgalmi törzshálózat („országos kerékpárút-törzshálózat”) elemei közül Eger városát három útvonal érinti.

- Egert érinti a 3. számú Kelet-magyarországi kerékpárút nyomvonala az alábbi településeket érintve:  
*Budapest - Fót - Mogyoród - Szada - Gödöllő - Zagyvaszántó - Gyöngyöspata - Gyöngyös - Markaz - Kiszána - Egerszalók - Eger - Mezőkövesd - Poroszló - Tiszafüred - Hortobágy - Nádudvar - Hajdúszoboszló - Debrecen - Nyírábrány - Nyírbátor - Csengersima - Tiszabecs*
- A Kelet-magyarországi kerékpárút nyomvonalához csatlakozik a 22. számú Bükki kerékpárút az alábbi nyomvonalon:  
*Ózd - Dédestapolcsány - Szilvásvárad - Bélapátfalva - Eger*
- Szintén a Kelet-Magyarországi kerékpárút nyomvonalához csatlakozik Egerben a 23. számú Nyugat-zempléni kerékpárút:  
*Gönc - Boldogkőváralja - Miskolc - Felsőtárkány - Eger*

<sup>31</sup> A forgalomvonzó létesítmények térképét a 2. számú térképes melléklet tartalmazza

<sup>32</sup> Kapcsolódó térképes melléletek:

6. sz. melléklet: Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak

7. sz. melléklet: Javaslat az országos és térségi kerékpárforgalmi hálózati elemek nyomvonalára

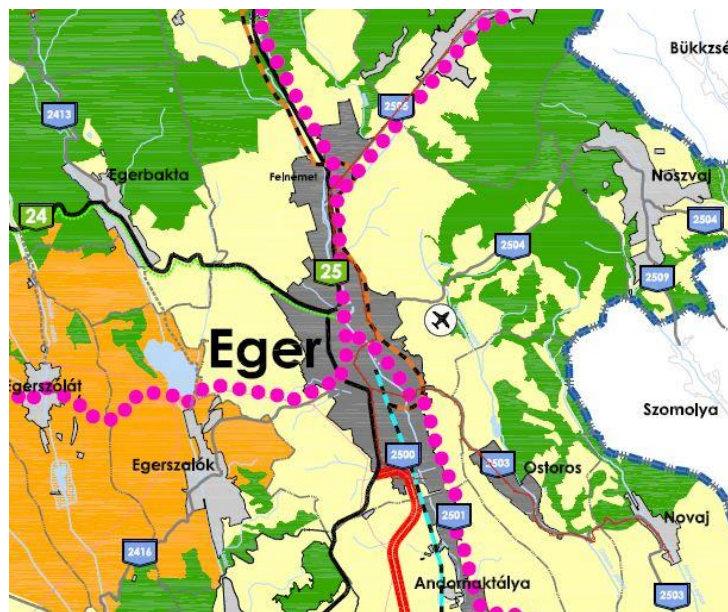


Eger területrendezési tervében ezek a nyomvonalak nem szerepelnek maradéktalanul. Az országos és térségi kerékpárforgalmi nyomvonalak felvételére térképes javaslatot adunk, mely a 7. számú térképes mellékletben található. Javaslatunkat az 5.2 fejezet tartalmazza.

#### 4.2.1.2 Heves Megye Területrendezési terve

A megyei területrendezési terv Eger vonatkozásában egy térségi kerékpárforgalmi nyomvonalat (a területrendezési tervben az I. számú nyomvonal) határoz meg, amely az alábbi településeket érintve vezet:

*Heves megye határa - Noszvaj - Eger - Egerbakta - Sirok - Recsk - Parád - Parádsasvár - Mátraháza - Mátrafüred - Gyöngyös - Karácsond - Nagyfüged - Tarnaszádány - Tarnaméra - Boconád - Heves - Hevesvezekény - Tarnaszentmiklós - Kisköre - Heves megye határa*



12. ábra: Heves megye területrendezési terve, térségi szerkezeti terv - részlet  
Az országos kerékpárforgalmi törzshálózat elemei lila színnel, a térségi kerékpárforgalmi nyomvonal zöld színnel látható

Eger területrendezési tervében ez a nyomvonal nem szerepel. Eger területrendezési tervében az országos és térségi kerékpárforgalmi nyomvonalak felvételére térképes javaslatot adunk, ami utcaszintű léptékben a 7. számú térképes mellékletben található. Javaslatunkat az 5.2 fejezet tartalmazza.

#### 4.2.2 Eger MJV Településfejlesztési koncepciója

A 2014-es stratégiai dokumentum, mely 2030-ig megvalósítandó célokat határoz meg. A jövőkép szlogenszerű mottója: „Eger a minőség városa”.

Az épített és természeti környezetre vonatkozó átfogó cél: „Eger város szerves fejlődése, kompakttá válása, olyan belső és megújuló erőforrásokra támaszkodva, amelyek fenntartható módon elégítik ki a népesség megtartását, biztosítva az élhető környezetet és a táj-tervezési, építési értékek hosszú távú megőrzését.”

#### Főbb, releváns megállapítások:

- A tervezés, döntéshozatal folyamatában az állampolgárok aktív részvételére van szükség, a helyi civil szervezetek bevonásával.
- Jelenleg nincs Egerben összefüggő kerékpárforgalmi hálózat.
- A kerékpáros közlekedés részaránya Egerben, a 2013-ban készült felmérés szerint, az összes helyváltoztatási módot figyelembe véve 8 %.
- Az Eger-patak menti kerékpárforgalmi főhálózati elem már ma is érinti a legjelentősebb forgalomvonzó létesítményeket:
  - Vasútállomás (tervezett intermodális csomópont)
  - Városközpont
  - Kórház
  - Érsekkert
  - Uszoda - fürdő komplexum

#### Főbb, releváns célok:

- A közlekedés káros hatásait a terület-felhasználás rendszerével összehangoltan mérsékelni kell. A területrendezés eszközeivel az utazási igények mennyiségét csökkenteni kell. A közösségi közlekedés és az egyéni közlekedés arányát lehetőség szerint a tömegközlekedés irányába kell előmozdítani. Meg kell valósítani az utazások integrációját.
- A városi közlekedési rendszer korszerűsítése során a környezetkímélő közlekedési módok, így a kerékpáros és gyalogos közlekedés arányának növelése.
- Rekreatív és turisztikai célú kerékpározás feltételeinek javítása (helyi és regionális szinten egyaránt), a kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése. Az egészséges életmód, az aktív kikapcsolódás feltételeinek javítása, versenysport erősítése.
- A 25. főút Eger belterületét elkerülő nyomvonalának kiépítéséhez kapcsolódóan szükséges felülvizsgálni a belterületi szakasz keresztmetszetét.
- A kerékpáros közlekedés fejlesztésével elérhető cél hosszútávon az arány 12-15 %-ra történő növelése.
- Eger belvárosának utcahálózata ma megérett arra, hogy a gyalogos és kerékpáros dominanciájú vegyes használat szélesebb területekre terjedjen ki. A belvárosi területeken indokolt lenne a belvárosi utcák kerékpározhatóvá, vegyes forgalmúvá tétele felfestésekkel, egyirányú utcákban ellenirányú kerékpározás lehetőségének biztosításával - ahol ez lehetséges.
- A patakmederben kiépített új vonalas struktúra, mint kerékpárút felülvizsgálandó, ugyanakkor a már meglévő fejlesztés jó alapja lehet a belvárosban egy a vízhez közel engedő sétányhálózatnak.
- A kerékpárforgalmi hálózatfejlesztésének további fontos irányai és létesítményei:
  - Déli iparterület, Kistályai út
  - Északi kereskedelmi terület
  - Nyugati fejlesztési terület
- A város kerékpárforgalmi hálózatának 3 fő fejlesztési területe:
  - A jelenleg csak szakaszokban működő észak-déli kerékpáros tengely kiépítése teljes hosszában (2014 - 20)
  - A városrészek és az észak-déli tengely kapcsolatának ütemezett kiépítése (2020 - 2030)
  - A fő kerékpáros célpontoknál (Szabadidős, oktatási, intézményi létesítmények) az infrastruktúra kialakítása (2014 - 2020)

### 4.2.3 Eger MJV integrált településfejlesztési stratégiája (ITS)

A város érvényben lévő integrált településfejlesztési stratégiája a 2014-2020-as középtávú időszakra határozza meg a város fejlesztésének főbb irányait, a település által jóváhagyott fenti településfejlesztési koncepció alapján.

A *Településfejlesztési Koncepció Eger* jövőképekének megvalósítása érdekében a 3 fő tématerülethez - társadalom, gazdaság, épített és természeti környezet - 3 átfogó és 14 részelt, az egyes részcelokhoz különböző számú - összesen 44 darab - intézkedést határozott meg a stratégiai dokumentum.

#### Főbb, releváns célok:

- Komplex gazdaságfejlesztés Eger déli iparterületein - I. ütem, déli városi utak fejlesztése (AT1 akcióterület, ATP2 projekt):
  - Feltáró utak és csomópontok kiépítése
  - Faiskola utca szélesítése zártcsatorna építéssel
  - Sas út - Eger-Füzesabony vasút külön szintű csomópont kialakítása
  - Sas út - Kistályai út infrastrukturális fejlesztése
- A történelmi Belváros funkcióbővítő rehabilitációja II. ütem, közterület megújítás (AT3 akcióterület):

Kossuth L. u. - Eszterházy tér - Barkóczy u - Csiky S. u által határolt terület - - közterület megújítása: sétáló utca szakaszok kialakítása és zöldterületek, parkok megújítása (ATP1 projekt)
- Az egri fürdőnegyed fejlesztése (AT5 akcióterület):
  - Érsekkert rekonstrukciója és fejlesztése (ATP5 projekt):
    - a védett közpark növényállományának megújítása
    - sétaútvonalakon burkolat felújítás
    - közvilágítás fejlesztése
    - az aktív kikapcsolódást szolgáló fejlesztések (futópálya, nyilvános mellékhelyiség)
- Felsővárosi lakótelep-rehabilitáció:
  - Közösségi terek megújítása - lakótelep közterületeinek rehabilitációja, többfunkciós közösségi terek kialakítása (ATP1 projekt)
  - Közlekedési infrastruktúra fejlesztése (ATP4 projekt):
    - gyalogos és kerékpáros közlekedési kapcsolatok kiépítése a hiányos területeken
    - felszíni parkolóhely-kapacitás bővítése
    - 25. főút Vallon út csomópont biztonságtechnikai szemléletű átépítése
- Városi közlekedési és parkolási rendszer fejlesztése, korszerűsítése (H1 projekt-csomag):
  - Városi utak fejlesztése (Deák utca, Sas utca, Baktai út, Faiskola utca, a déli ipari területek közlekedési kapcsolatainak javítása, Hadnagy utca - Kertész utca körforgalom, Szala utca környezetrendezése)
  - Gyalogos és kerékpáros kapcsolatok kiépítése, fejlesztése
  - Intermodális csomópont kialakítása (előkészítés folytatása - tervezés), igényvezérelt közösségi közlekedésfejlesztés
- Eger, mint turisztikai termék (komplex város-imázs csomag és értékesítési lánc kidolgozása - S2 soft projekt):
  - A városi és országos turizmusfejlesztési koncepcióhoz igazodó komplex turisztikai marketing terv kidolgozása, és az annak végrehajtásához rendelhető promóciós eszközök, fesztiválstruktúra és értékesítési rendszer kialakítása.

- Szemléletformálási és nevelési program (S6 soft projekt):
  - Középtávú szemléletformálási program, amely három éves tervezéssel, konkrét programokon keresztül formálja a résztvevő fiatalok szemléletét. Különböző életkori sajátosságoknak megfelelő versenyek, feladatsorok, környezet- és természetvédelmi őrjáratok, tapasztalatcserék, módszertani rendezvények, közösségi szolgálat, előadások, klubfoglalkozások szervezése, kiadványok, módszertani anyagok készítése és terjesztése.

Kapcsolódó észrevételeinket és javaslatainkat a 5.2 fejezet tartalmazza.

#### **4.2.4 Eger MJV fenntartható városi mobilitási terve (SUMP), I. ütem - helyzetelemzés és helyzetértékelés**

A 2016-ban készült SUMP a vonatkozó ajánlások felépítését és szemléletét követve vizsgálja Eger közlekedési rendszerét, helyi, regionális és országos szinten egyaránt. A fenntartható városi mobilitástervezés célja általánosan a minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta (környezetkímélő) és (terület- és energiafelhasználását, költségeit tekintve) hatékony legyen. Cél egyúttal, hogy vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre, a városlakók életminőségét, jólétét szolgálva. Az anyag - ahogy a nevéből is következik - első ütem, helyzetelemző munkarész, így javaslatokat nem tartalmaz.

Jelen hálózati terv készítése során nagyban támaszkodtunk a SUMP-ra, hiszen a város stratégiai dokumentumai közül mind aktualitásában, mind szemléletében a leginkább illeszkedő anyag. A SUMP-ot készítő Mobilissimus Kft. illetékeseivel több esetben is egyeztettünk annak érdekében, hogy az előkészítés alatt álló javaslati rész és jelen hálózati terv a lehető legnagyobb összhangban legyen egymással.

A különböző közlekedési alágazatok helyzetét a SUMP külön fejezetekben taglalja, a megállapításokra több helyen is utaltunk. A kerékpáros közlekedés tekintetében a jelen dokumentum előzményének tekinthető Kerékpárosbarát Eger koncepcióra támaszkodik leginkább a SUMP. A lágy közlekedési módokkal kapcsolatban az alábbi összefoglaló megállapításokat találhatjuk:

<p><b>Erősségek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elkészült a kerékpáros főhálózat gerince (észak-déli kerékpárút)</li> <li>• Bővülő kerékpárparkolási lehetőségek</li> <li>• Meglévő gyalogosbarát közterületek (pl. Dobó tér, Széchenyi utca és környezete)</li> <li>• Önálló nyomvonalú gyalogutak (gyaloghidak, tömbbelső)</li> <li>• Meglévő forgalomcsillapított övezetek (lakó-pihenő és tempo 30 övezetek)</li> </ul>	<p><b>Gyengeségek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Térségi és elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiányoznak</li> <li>• Kerékpáros főhálózat hiányzó szakaszai, kapcsolatai - elsősorban a déli iparterület bekötése</li> <li>• Meglévő kerékpárutak kialakítása gyakran nem szerencsés (pl. rossz csomóponti kapcsolatok és átvezetések)</li> <li>• Gyalogosokkal közös használat kiforrottan (belvárosi övezetben és közös használatú útvonalakon)</li> <li>• A kisebb forgalmú utakon kevés a kerékpározást segítő megoldás (burkolati jelek, egyirányú utcák megnyitása stb.)</li> <li>• Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolás lehetőségei sok célpontonál nem adottak</li> <li>• Főútvonalak elválasztó hatása (kevés gyalogátkelő, ott is nehéz átjutás)</li> <li>• Hiányzó járdaszakaszok (elsősorban déli iparterület)</li> <li>• Közterületek akadálymentesítése nem teljes körű</li> <li>• Közlekedési ismeretek és kultúra gyengeségei</li> </ul>
<p><b>Lehetőségek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Észak-déli tengely kedvező domborzati viszonyai</li> <li>• Városon belül jellemzően rövid utazási távolságok</li> <li>• Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre (hivatásforgalmi és szabadidős, turisztikai is)</li> <li>• TOP források kerékpáros és közlekedésbiztonsági fejlesztésekre</li> </ul>	<p><b>Veszélyek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keleti és nyugati városrészek kedvezőtlen domborzata</li> <li>• Csak infrastruktúrára (és azon belül csak a főhálózatra) koncentrált tervezés</li> <li>• Meglévő elemek karbantartásának, felülvizsgálatának elhanyagolása</li> <li>• Szemléletformálás és képzés szerepének alulbecslése</li> </ul>

13. ábra: 2.5.3 Lágy közlekedési módok SWOT elemzése (Forrás: SUMP)

#### 4.2.5 Kerékpárosbarát Eger koncepció

A 2015-ben készült anyag külön helyzetértékelés és javaslattétel munkarészben foglalkozik Eger kerékpáros közlekedésével. A helyzetértékelés munkarészben meghatározásra kerültek a kerékpáros közlekedés fejlődését akadályozó tényezők:

- Nincs összefüggő kerékpárforgalmi hálózat
- Az úthálózat kialakítása nem motivál mindennapi kerékpárhasználatra
- A főútvonalakon való átkelés és az azokon történő kerékpározás nehézségekbe ütközik
- Nincs kerékpáros referens, az intézményi háttér nem kerékpárosbarát
- Biztonságos, jól használható kerékpárparkolók, B+R parkolók hiánya
- Kerékpározással kapcsolatos negatív előítéletek, tévhitek

A koncepció javaslattételi munkarésze meghatározza a kerékpáros közlekedés és az ahhoz kapcsolódó eszközrendszer fejlesztésének általános irányát, megadja az ehhez szükséges alapelveket, módszertant, eszközöket és intézkedéseket.

#### 4.2.6 Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben

A 2013-as tanulmány Eger intermodális csomópontjának kialakíthatóságát vizsgálja. A tanulmány egy új intermodális csomópont (továbbiakban IMCS) kialakításának lehetőségét vizsgálja a jelenlegi vasútállomás területén, a jelenlegi buszpályaudvar megtartásával. Kapcsolódó jelentősebb beavatkozás a jelenlegi Sas utcai szintbeni vasúti átjáró aluljáróvá alakítása.



A koncepció figyelembe veszi és kellő hangsúllyal kezeli az IMCS kerékpáros megközelíthetőségét, B+R parkolók kialakításának szükségességét. A lehetséges változatok két kerékpárparkolóval is számolnak, a vasútállomás és az autóbusszpályaudvar mellett külön-külön. A koncepció értékeli a város jelenlegi kerékpárforgalmi hálózatát és figyelembe veszi a jövőbeli fejlesztési terveket.

#### **4.2.7 Gondolatok Eger MJV Közlekedésfejlesztési Koncepciójának fontosságáról**

Az anyag előszavából idézve:

*„Az Eletminőségért Alapítvány felkért szakértői, akik jól ismerik Eger közlekedésének jelenlegi problémáit, mivel résztvevői Eger mindennapos közlekedésének - megpróbálták felmérni a fennálló adottságoknak, a lakossági igényeknek, a szakma tudományos ismereteinek és az állandóan modernizálódó közlekedési eszközöknek lehetőségeit figyelembe véve a fejlesztési megoldások variációit és azok egymásra gyakorolt hatásait.”*

A dokumentum a Nemzeti Közlekedési Stratégia mentén tűz ki célokat:

- Közlekedés környezetre gyakorolt hatásának csökkentése, az egészség megóvása
- Társadalmi szinten hasznosabb közlekedési módok előnyben részesítése
- A kerékpáros közlekedés fejlesztése, népszerűsítése (a szükséges infrastrukturális fejlesztések megtétele)
- Környezetkímélő szállítási módok előtérbe helyezése
- A regionális kapcsolatok esetén erősíteni kell az autóbusszközlekedés ráhordó jellegét
- Vasúti közlekedésben rejlő tartalékok kihasználása
- Foglalkoztatás, társadalmi igazságosság és méltányosság javítása

Cél a közlekedési igények befolyásolása szabályozási és területfejlesztési eszközökkel.

Az anyag megállapítása szerint a város kerékpárforgalmi hálózata esetleges és hiányos. A város domborzati viszonyait tekintve kedvező az észak-déli irány, a domboldalak kerékpáros megközelítése nehezekebb. A lakossági igény már ma is jelentős a kerékpárosbarát fejlesztésekre a magasabban fekvő területeken is.

A dokumentum kiemeli, hogy a kerékpáros közlekedés népszerűsödésének alapfeltétele a biztonságos, vonzó és kényelmes kerékpárforgalmi létesítmények megléte. Szükség van összefüggő kerékpárforgalmi hálózatra, valamint kiegészítő útbaigazító és információs rendszerre. A közutak építése, felújítása és fejlesztése alkalmával ügyelni kell arra is, hogy a kerékpározás feltételei biztosítottak legyenek, vagyis integrált fejlesztés valósuljanak meg. Költséghatékony forgalomtechnikai eszközök segítségével javíthatóak a kerékpáros közlekedés feltételei, ilyen például az egyirányú utcák megnyitása ellenirányú kerékpáros forgalom számára.

Eger még nem használta ki maradéktalanul a kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségeket, így ez a terület is fejlesztendő.

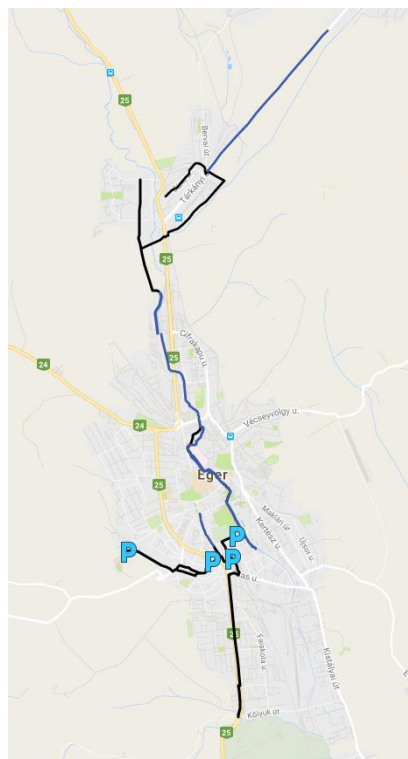
Az infrastrukturális fejlesztéseken kívül a népszerűsítő és oktató-nevelő tevékenységek fontosságára is felhívja a figyelmet az anyag. A közlekedéssel kapcsolatos ismeretanyag átadására lenne szükség az iskolákban, ezért intézményenként a témáért felelős személyre lenne szükség aki együttműködik a további szereplőkkel: Eger Város Önkormányzata, Rendőrség, Közlekedési Felügyelőség, civil szervezetek).

## 4.3 Közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló fejlesztések

### 4.3.1 Kerékpárral a Bükkön át projekt

A *Kerékpárral a Bükkön át- Kerékpárral a városon át* projekt gyalog- és kerékpárút építési és kivitelezési feladatokat foglalt magában. A várost észak-déli irányban átszelő Eger- és Tárkány-patak mentén épültek ki a hiányzó kerékpárút és gyalog-kerékpárút szakaszok. A projekt megvalósult elemei:

- Eger – Felnémet közötti kerékpárút és kapcsolódó patak hidak
- Mária utca és Árva köz közötti gyalog- és kerékpárút
- Deák Ferenc úti - Mátyás király úti - Érsekkerti kerékpárutak
- Szépasszönyvölgyi kerékpárút
- Eszperantó sétány, gyalog- és kerékpárút
- Érsekkert - Hadnagy utca - Raktár utca-Vasút utca - Sas út kerékpárút
- Mátyás király úti gyalog- és kerékpárút
- Városon belüli útbaigazító táblarendszer
- Kerékpártámaszok 4 helyszínen, 140 férőhellyel
- *Kerékpárral a Bükkön át* útvonal pihenői és jelzésrendszere: útvonalkijelölés mintegy 88,4 km-en, 50 db tájékoztató tábla és 7 db kerékpáros pihenő



14. ábra: A *Kerékpárral a Bükkön át* projekt keretén belül megvalósult hiányzó főhálózati elemek (fekete) és kerékpárparkolók („P” ikon), valamint korábban kiépült főhálózati elemek (kék),

Előzményként a Magyar Kerékpárosklub 2012 nyarán véleményezte a terveket, az akkori javaslataink jelentős része azonban nem épült be a végleges engedélyezési tervekbe.<sup>33</sup> 2015-ben, a *Kerékpárosbarát Eger koncepció - Előzmények és helyzetfelmérés*

<sup>33</sup> A támogató nyilatkozat elérhetősége:  
[http://kerekparosklub.hu/sites/default/files/MK\\_Eger120713.pdf](http://kerekparosklub.hu/sites/default/files/MK_Eger120713.pdf)

munkarészében a kivitelezés előtti hónapokban ismételten, részletesen véleményeztük a terveket, melynek beépíthető elemeit figyelembe vették az építés során. 2016 tavaszán a város megbízásából bejártuk az említett projekt keretén belül épült új szakaszokat, részletes hibalistát és javaslatokat adtunk, mely elérhető a 3. számú mellékletben.

#### 4.3.2 Kerékpáros közlekedést érintő beruházások

- **Csiky Sándor utca:**

A tervezési szakaszon (Csiky Sándor utca a Vörösmarty és Széchenyi István utcák között és Macky Valér utca Széchenyi István és Zalár József utcák között) a csatorna kapacitása kicsi, emiatt bővítése, korszerűsítése szükséges. Az engedélyezési tervek a jelenlegi kialakításhoz képest kismértékű forgalomtechnikai változtatásokat tartalmaznak. A tervekkel kapcsolatban az alábbiak a javaslataink:<sup>34</sup>

- Az egyirányú szakaszon mindenképpen javasoljuk az ellenirányú kerékpározás biztosítását, ez kerékpáros nyommal is lehetséges, a végpontokon megfelelő kialakítással.
- A sétálóutca északi végpontján süllyesztett szegélyt javasolt kialakítani, 0 cm magasságban (parkolás ellen pollerek, elválasztó elemek lehetnek).

- **Kossuth Lajos utca:**

A tervezés folyamatban van. Kapcsolódó javaslatainkat az 5.1.2 fejezet XIV. *Kossuth Lajos utca (Eszterházy tér és az Egészség ház utca között)*, valamint a XV. *Kossuth Lajos utca (Egészség ház utca és az Almagyar utca között)* alpontjai tartalmazzák.

- **Andornaktályára vezető kerékpárút:**

A projekt előkészítése folyamatban van. Kapcsolódó javaslatainkat az 5.1.2 fejezet VI. *Kistályai út (Kőlyuk út és Andornaktálya között)* alpontja tartalmazza.

- **Kertész utca:**

A Kertész utca Ostorosi út – Szarvas tér közötti szakasza, a Maklári út Szarvas tér – Homok utca közötti szakasza, valamint a Mecssey István utca felújításra kerül a jelenlegi forgalmi rend felülvizsgálatával. A megismert engedélyezési tervek megemelt koppenhágai típusú kerékpársávot tartalmaznak - bizonyos szakaszokon a keresztmetszeti adottságok miatt kerékpáros nyomot alkalmazva.

A tervekkel kapcsolatos észrevételeinket 2016. június 29-én megbízónak átadtuk mely az I. számú szöveges mellékletben megtekinthető. A tervekkel kapcsolatban javaslatokat fogalmaztunk meg. Forgalomtechnikai szempontból előremutató megoldásokat tartalmaz a terv. Összességében egy nagyon jó koncepció és terv készült, mely összhangban van a Kerékpárosbarát Eger koncepcióval.

- **Kistályai út:**

A tervezési szerződés előkészítési fázisban van, így a diszpozíció is. Várhatóan a Kistályai út nyugati oldalán vezetett gyalog- és kerékpárút fog létesülni a Kertész utcától a Kőlyuk útig.

- **Sas utca:**

A Puky Miklós utcától a Károlyi Mihály utcáig a Sas utca felújítási tervei elkészültek, a munkálatok elvégzéséhez szükséges költségkeret még nincs a projekthez

---

<sup>34</sup> Javaslatainkat 2016. július 5-én e-mailben is elküldtük a megbízónak.

rendelve. A tervek szerint a Puky Miklós utcától az Ady Endre utcáig kerékpársávok vezetnek. Az Ady Endre utcától a Károlyi Mihály utcáig a Sas utca északi oldalán, az árok burkolásával egyoldali kétirányú kerékpárút létesülne.

- **Sas utca - Kistályai út csomópont:**

A Sas utca - Kertész utca - Kistályai út csomópont jelzőlámpás forgalomirányító berendezés kialakításával felújításra kerül, távlati irányhelyes torkolati kerékpárutakkal, valamint a Sas utcán kerékpáros átvezetéssel. A tervhez később jól illeszthető a Sas utca kerékpárosbarát fejlesztése, valamint a Kistályai út kerékpárútja.

A projekt beruházója a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Cél, hogy a projekt a fenti három fejlesztésben megvalósuló új kerékpárforgalmi létesítményeket összekösse, megfelelő hálózatosság jöjjön létre, ennek érdekében a város folyamatosan tárgyal a beruházóval:

- Sas utca: Kertész utca és Károlyi Mihály utca között (kerékpársáv)
- Kertész utca: Sas utca és Ostorosi út között (kerékpársáv)
- Sas utca - Kistályai út: Kertész utcától a vasúttátkelőhelyig (kerékpárút)

A tervekkel kapcsolatos észrevételeinket 2016. augusztus 24-én megbízónak átadtuk, mely a 2. számú szöveges mellékletben megtekinthető.

- **Egészségház utca:**

Az utca nyugati oldalára tervezett széles gyalogos sétány várhatóan a 2014-2020-as időszak EU-s támogatási időszakGINOP keretében fog megvalósulni. Az úttest felújítása, az egyirányú Egészségház utcában az ellenirányú kerékpározás lehetőségének megteremtése, valamint a keleti oldali járda felújítása nem része a tervezett projektnek.

### **4.3.3 Egyéb fejlesztések**

- **Kerékpártámaszok telepítése:**

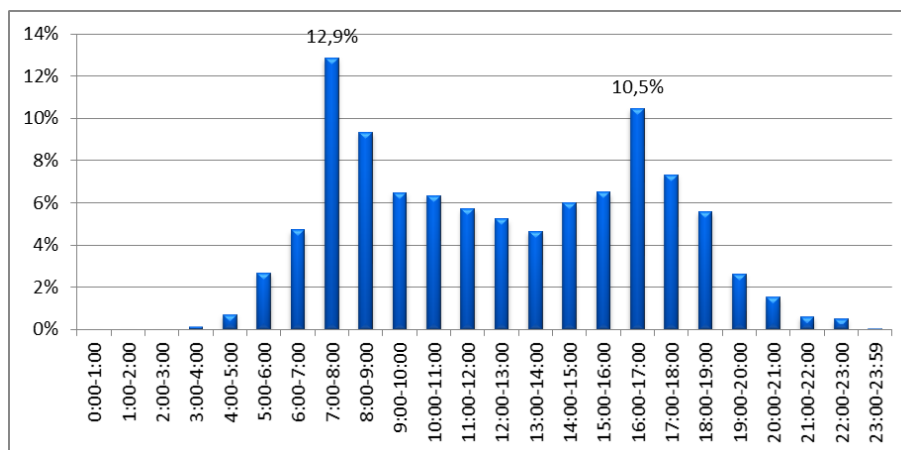
Az elmúlt évben a város 15 frekvenciált helyszínén, összesen 120 db kerékpártámasz került kihelyezésre. A kerékpártámaszok számát tovább növeli a *Kerékpárral a Bükkön át* projekt keretén belül létesült további 70 db kerékpártámasz (4 helyszínen).

A város tervei szerint 2016-ban további két helyszínen várható fejlesztés: a Széchenyi István utca gyalogos övezeti részén és a Farkas Ferenc Zeneiskolánál – a két helyszínen egyelőre nem ismertek a pontos számok.

## 4.4 A kerékpáros közlekedés helyzete

### 4.4.1 Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése

Egernek 2015-ben 54 609 fő lakosa volt. A 2011-es népszámlálás adatai szerint a megyeszékhelyre naponta ingázó foglalkoztatottak száma kb. 11 000 fő, a közoktatásban tanulóké kb. 5700 fő; az eljárók száma ennél jóval alacsonyabb, mintegy 3000, illetve 100 fő körüli.<sup>35</sup>

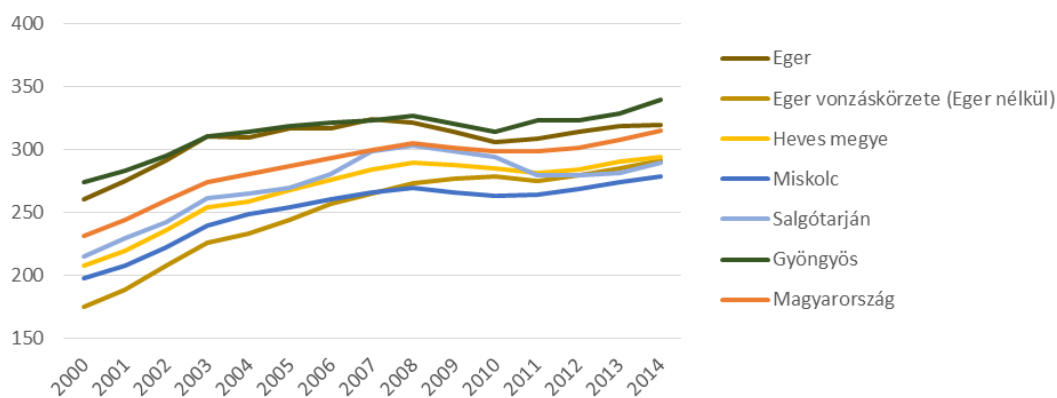


15. ábra: Utazások napi lefolyása (a napi utazásszám százalékában)  
(Forrás: Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben)

### Motorizációs fok

A város fenntartható városi mobilitási tervének (SUMP) megállapítása szerint a személygépjárműállomány Egerben növekvő tendenciát mutat: a személygépkocsik száma a 2000-ben nyilvántartott 15 000-ról 2007-re 18 000 fölé emelkedett. A 2008-ban kirobbant gazdasági válság alatt 17 000-re csökkent a szám, azonban 2014-re ismét 17 500-ra emelkedett. Az 1000 főre jutó személygépkocsik száma ugyanebben az időszakban 260-ról 320-ra emelkedett, mindvégig az országos átlag felett maradván (2014-ben 312).

Ugyanezen időszak alatt a vonzáskörzet településein 175-ről 292-re emelkedett az 1000 főre jutó személygépkocsik száma. Eger és térsége motorizációs szintje magasabb a régió más megyeszékhelyeinek – Miskolc és Salgótarján – értékeinél, de a szintén Heves megyei Gyöngyös és Hatvan értékeinél alacsonyabb.

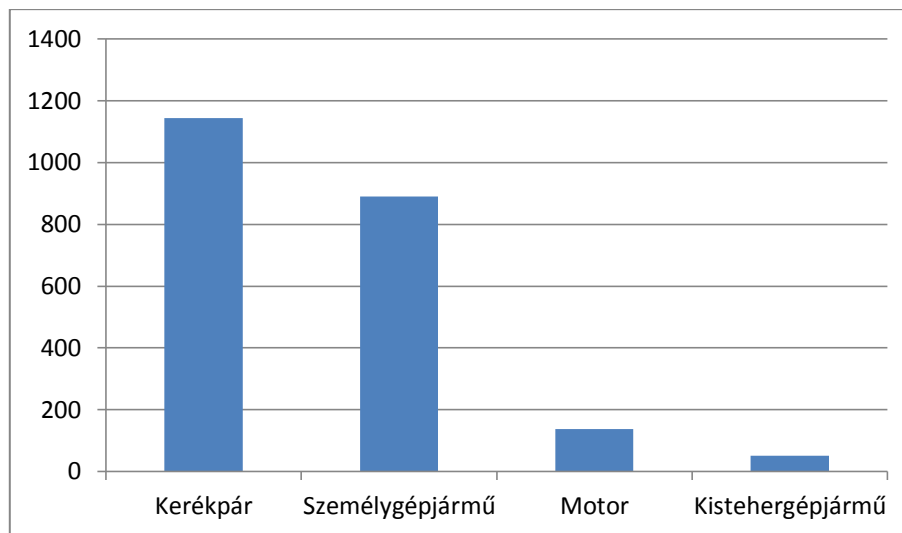


16. ábra: 1000 főre jutó személygépkocsik száma 2000-2014 között (Forrás: SUMP)

<sup>35</sup> Forrás: SUMP



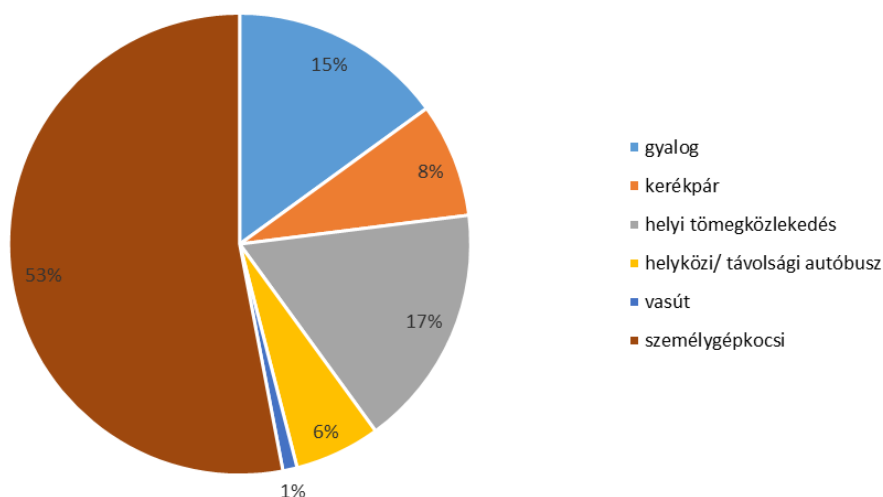
## Kerékpárok száma



17. ábra: 1000 főre jutó járművek száma (Forrás: Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben)

Az *Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben* tanulmány készítése során, 2013 márciusában telefonos háztartásfelvétel készült az egri kistérség közlekedési szokásainak vizsgálatára. A tanulmány szerint **több mint egy kerékpár jut egy főre**. Az adatok felhasználhatóságát tekintve problémás, hogy a KSH adatokkal összevetve komoly eltérések mutatkoznak személygépjármű esetén (a felmérés alapján több, mint 800 gépkocsi jut ezer főre, ami a KSH értéknek több, mint kétszerese, irreális érték). A lakosság tulajdonában lévő kerékpárok számáról a Központi Statisztikai Hivatalnál nincs rendelkezésre álló adat.

## Módválasztási szokások



18. ábra: Az egri kistérségben lakók módválasztási szokásai<sup>36</sup>

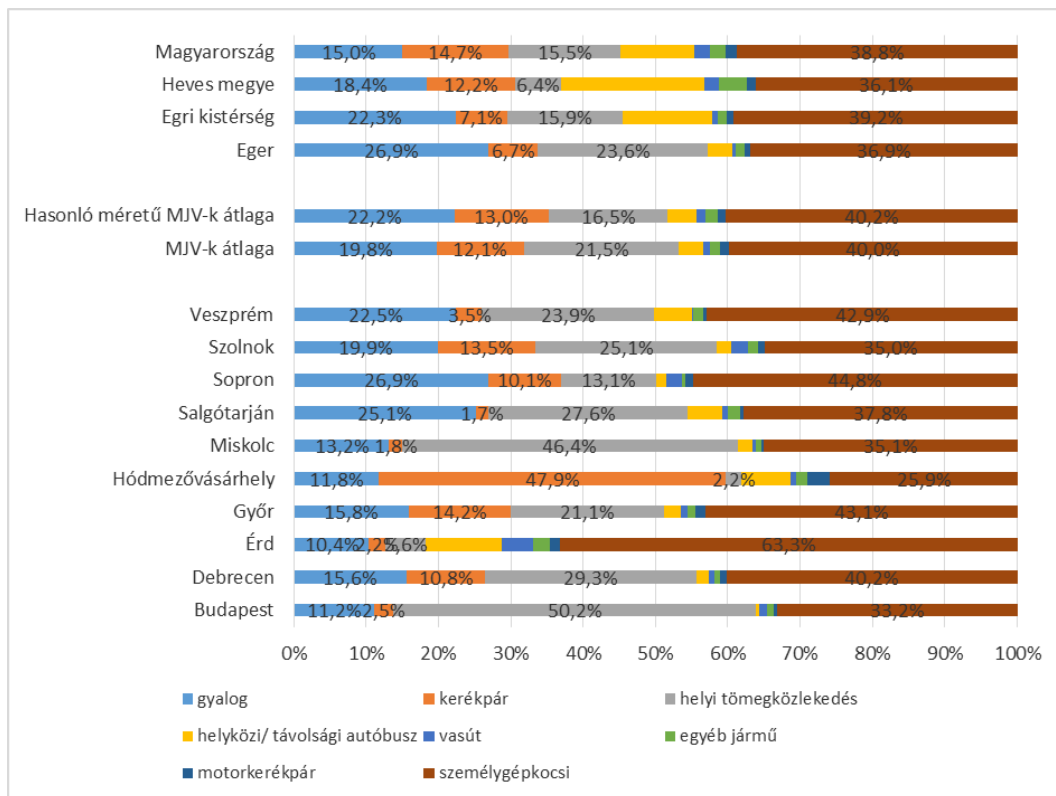
<sup>36</sup> Forrás: Intermodális Közöségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben, Ábra forrása: SUMP

A kistérség lakóinak több, mint fele (53 %) főként személygépjárművel közlekedik, a közösségi közlekedés részaránya alacsony. A felmérés<sup>37</sup> során vizsgálták a kombinált közlekedés arányát is, azonban a kerékpár és közösségi közlekedés kapcsolatára nem derült fény. A 2013-as eredmények szerint a kerékpáros közlekedés részaránya 8 %. Ez a szám valószínűleg a kisebb agglomerációs települések magasabb részarányú kerékpáros közlekedése miatt adódott. **Egerben ma nem állnak rendelkezésre megfelelő adatok, melyek alapján a kerékpárhasználat aránya pontosan meghatározható lenne.**

A 2011-es népszámlálási adatok alapján a foglalkoztatottak közlekedési módválasztása a 19. ábra szerint alakult. A fenti háztartásfelvételhez képest a személygépkocsi aránya lényegesen alacsonyabb (53 % helyett 39,2 %), emellett magasabb a gyaloglás és a helyi közösségi közlekedés részaránya is az Egri kistérségben.<sup>38</sup>

Eger városán belül 6,7% a kerékpárral munkába járók aránya, míg személygépjárművet a dolgozók közel 37 %-a használ. Magas a gyaloglás aránya (26,9 %), közösségi közlekedést a foglalkoztatottak kb. 25 %-a használ.

A többi megyei jogú város adataival összevetve a kerékpárral való munkába járás aránya alacsony (6,7 % az átlagos 13 %-kal szemben). A hasonló méretű és népességű (80 000 fő alatti lakosságú) megyei jogú városok átlagához képesti eltéréseket a 19. ábra szemlélteti.

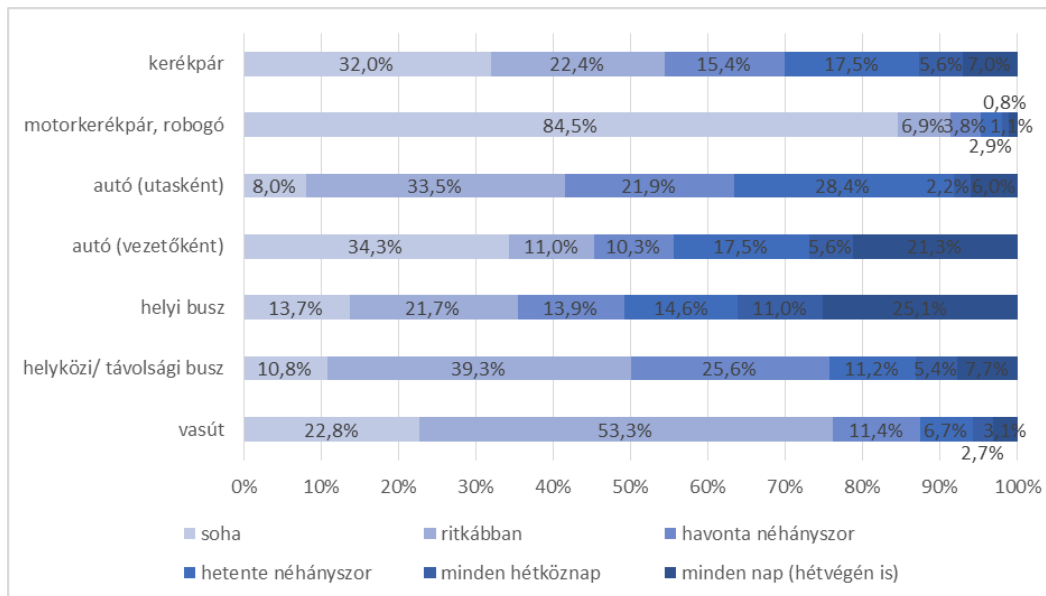


19. ábra: Foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja szerint (gyalog, ill. egyféle járművel közlekedők)<sup>39</sup>

<sup>37</sup> Forrás: Intermodális Közösségi közlekedési csomópont kialakítása Egerben

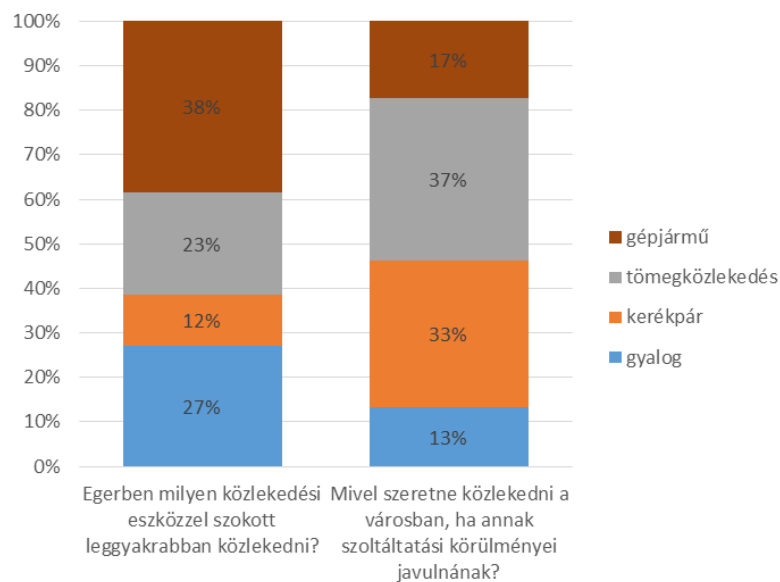
<sup>38</sup> A SUMP megállapítása szerint az adatok értelmezését nehezíti, hogy a háztartásfelvétel során erősen felülreprezentáltak voltak a személygépkocsival rendelkezők (1000 főre jutó személygépkocsi száma: 890), illetve az adatok nemcsak a város, hanem a teljes kistérség modal splitjét mutatják. E mintavételi probléma következménye lehet, hogy a munkába járók körében a háztartásfelvétel szerint jellemzőbb a személygépkocsi-használat.

<sup>39</sup> Forrás: SUMP



20. ábra: A SUMP-hoz kapcsolódó lakossági kérdőív válaszadóinak módválasztási szokásai<sup>40</sup>

Az Életminőségért Alapítvány Gondolatok Eger Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Koncepciójának fontosságáról tanulmánya során készült nem reprezentatív felmérés szerint, a szolgáltatási színvonal javulása esetén a válaszadók nagy része nyitott a fenntartható közlekedési módokra, kiemelten a rendszeres kerékpározásra.<sup>41</sup>



21. ábra: Módválasztási szokások és elvi preferenciák<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Forrás: SUMP

<sup>41</sup> Megjegyzendő, hogy a válaszadók köre nem ismert, azonban szembevetendő, hogy a válaszadók 12 %-a használ rendszeresen kerékpárt, ami a fenti felmérések arányához képest magasabb.

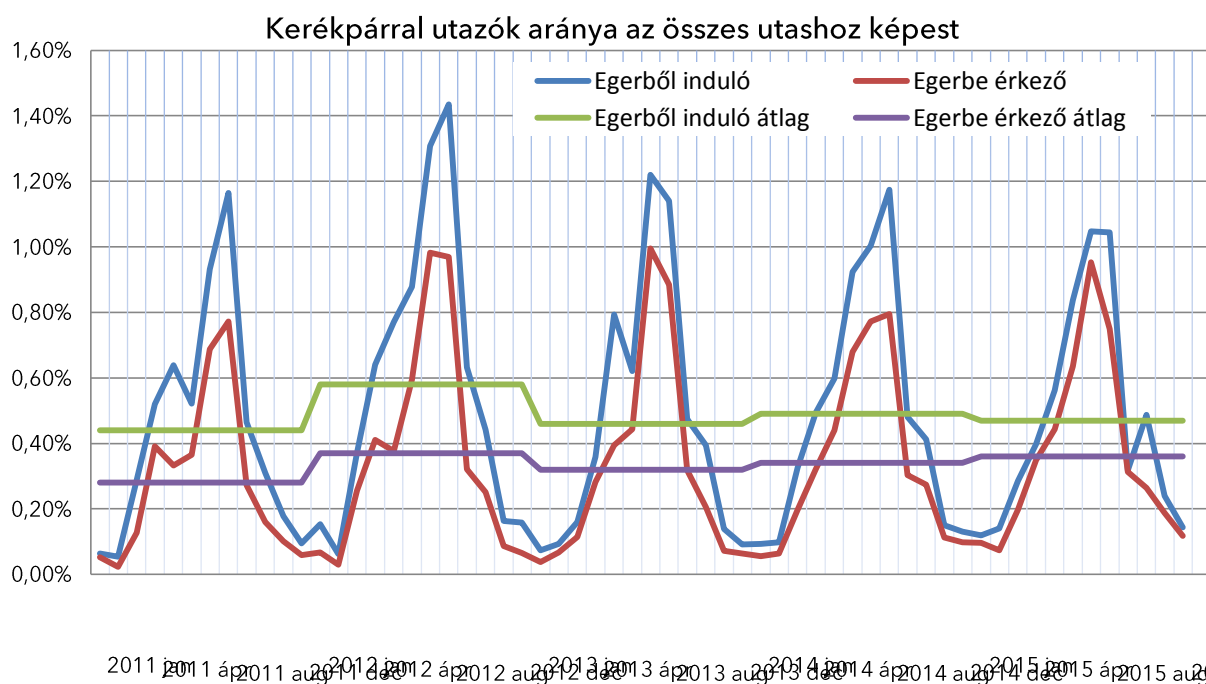
<sup>42</sup> Forrás: SUMP

### Kerékpárt szállító, vasúton utazók aránya

Az elmúlt 5 év (2011-2015) alatt az Egerbe tartó és a városból induló, vasúton utazók kerékpárszállítási szokásait vizsgálva a lenti ábra eredményeit kapjuk. Egerből évente kb. 320-340 ezren indulnak vonattal, éves szinten kb. 0,5%-uk szállít kerékpárt, mely nyáron akár 1,4 %-ra is nőhet. Az Egerbe érkező utasok száma éves szinten 400-430 ezer fő körül alakul, kb. 0,35 %-uk szállít kerékpárt, mely a legforgalmasabb hónapokban 1 %-ra nő.

A vizsgált adatokból megállapítható, hogy éves szinten 3-4000 utas veszi igénybe a vasúti kerékpárszállítást (a két irányban összesen), emellett egyértelműen kirajzolódik egyfajta szezonális jelleg, az április-október közötti hónapokban jelentősen megemelkedik a kerékpárral utazók aránya.

Az Egerből induló és Egerbe érkező utazások esetén egyaránt a Budapest-Eger viszonylaton utaznak a legtöbben, emellett a Füzesabony, Maklár, Poroszló, Tiszafüred és Szilvásvárad irányok a legnépszerűbbek.



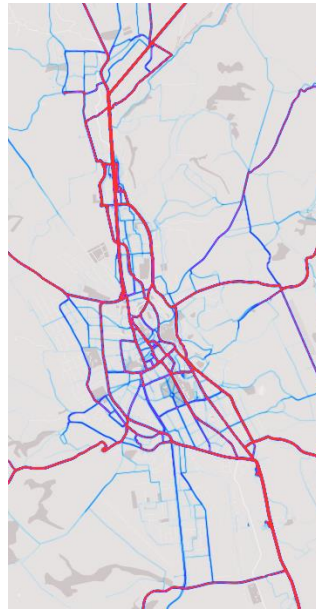
22. ábra: Kerékpárral utazók aránya az összes utashoz képest<sup>43</sup>

### Kerékpáros hőtérkép

Önkéntes adatszolgáltatás alapján kerékpáros hőtérkép készült a labs.strava.com weboldalon. A térkép jól kiemeli a leginkább használt útvonalakat (piros: nagyobb forgalom, kék: kisebb forgalom). A 2014-es és 2015-ös adatokat összehasonlítva jól kirajzolódik az újonnan épült kerékpárutak használata, valamint növekedett a déli ipari parkba kerékpározók száma is.

Fontos megjegyeznünk, hogy az applikációt jellemzően túrázók, sportolási céllal kerékpározók használják, valamint az applikáció folyamatos népszerűsödése miatt érdemben nem lehet időbeli változásokra következtetni, ezért a valós kerékpárforgalmi adatoktól akár komoly eltérések lehetnek (pl. a 25. sz. főút pirossal szerepel). A térkép elsősorban tájékoztató jellegű, de jól szemlélteti, hogy mennyire fontos hosszabb távon, valamennyi útvonalon a kerékpározás feltételeinek biztosítása, illetve javítása.

<sup>43</sup> Forrás: MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt.



23. ábra - Kerékpáros hőterkép Egerben és környékén (piros: nagyobb forgalom, kék: kisebb forgalom, forrás: labs.strava.com)

### Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalmi adatai

A városban található, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő főbb útvonalak forgalmi adatait a rendelkezésre álló információk alapján megvizsgáltuk. A forgalmi adatok 2015. évben mért vagy 2015-re vonatkoztatott értékeket jelentenek.

Út száma	Út neve	Útszakasz	Keresztmetszet	Mértékadó óraforgalom [egységjármű]	Összes motoros forgalom [egységjármű]	Nehéz motoros forgalom [egységjármű]	Napi forgalom [kerékpár]
24	Kisasszony út	Baktai út - 25. sz. út	2 x 2 sáv	423	4441	2010	30
25	Mátyás király út	Kőlyuk út - vasútállomás	2 x 2 sáv	2036	19747	1550	81 <sup>44</sup>
25	Árpád u. - Vörösmarty M. u.	vasútállomás - Kisasszony utca	2 x 2 sáv	1768	17148	1550	70
25	Kisasszony utca, felüljáró	24. sz. út - felüljáró északi vége	2 x 2 sáv	1417	13742	1550	52
25	II. Rákóczi Ferenc út	24. sz. út - felüljáró észak - Cifrakapu utca	2 x 2 sáv	1387	13423	990	132 <sup>45</sup>
25	Egri utca	Cifrakapu utca - Tárkányi elágazás	2 x 2 sáv	1744	16863	1243	227

<sup>44</sup> A méréskor még nem épült meg a gyalog- és kerékpárút.

<sup>45</sup> Az adatokat tartalmazó táblázat a szakaszon tévesen kerékpárutat jelez.



Út száma	Út neve	Útszakasz	Keresztmetszet	Mértékadó óraforgalom [egységjármű]	Összes motoros forgalom [egységjármű]	Nehéz motoros forgalom [egységjármű]	Napi forgalom [kerékpár]
25	Szarvaskői út	Tárkányi elágazástól északra	2 x 1 sáv	567	5773	510	32
2501	Sas utca	25. sz. út - Kertész utca	2 x 1 sáv	958	9126	603	573
2501	Kistályai út	Kertész utca - Kőlyuk út	2 x 1 sáv	919	8844	692	268
2501	Kistályai út	Kőlyuk úttól délre	2 x 1 sáv	1425	13792	996	151

2. táblázat: Országos közutak forgalomnagyságai (forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. – Az országos közutak 2015. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma)

### A SUMP főbb megállapításai

„Eger legnagyobb forgalmú közúti tengelye a 25-ös főút:

- A várostól délre mintegy 7-8000 E/nap<sup>46</sup> forgalmat bonyolít, ez a városba délről érkező forgalom mintegy harmadát teszi ki.
- A Kőlyuk út és a Kisasszony út közötti 2x2 sávú szakasz (Mátyás király út – Árpád út – Koháry István út – Vörösmarty Mihály út) forgalma 17-22 000 E/nap körüli; legmagasabb azokon a szakaszokon, ahol a Deák Ferenc út – Törvényház út nem tehermentesíti.
- Innen észak felé (Rákóczi út – Egri út; a Kisasszony út és a Malom utca becsatlakozásától északra), a Tárkányi útig tartó 2x2 sávú szakasz forgalma 10-13 000 E/nap.
- A várostól északra (Szarvaskői út) mintegy 5-6000 E/nap forgalmat bonyolít.

A 2501-es út (Sas utca – Kistályai út) összes forgalma az egyes szakaszokon 11-13 000 E/nap. A belterületi szakasz kapacitáskihasználtsága a mértékadó órában 100 % körüli. A városba délről érkező forgalom kétharmada ezen az útvonalon bonyolódik.

Hasonló, 11-13 000 E/nap forgalmat bonyolít a Bástya utca, a Deák Ferenc utca és a Törvényház utca, 8-11 000 E/napot pedig a 2504-es út belső szakasza (Malom utca – Tetemvár utca) és a Kertész utca. A 2500-as út (Kőlyuk út) és a Hadnagy utca forgalma 7-9000 E/nap.

A városba bevezető többi országos közút forgalma a következőképpen alakul:

- 24-es főút: a belső szakaszon (Kisasszony út) 5000, a külterületi szakaszon (Baktai út) 3-4000 E/nap;
- 2505-ös út (Tárkányi út): a belső szakaszon (a Bervai útig) 7-8000, a külterületi szakaszon 4-5000 E/nap;
- 25103-as út (Bervai út): 2000 E/nap körül;
- 2504-es út (Vécseyölgy utca): a külterületi szakaszon 2-3000 E/nap;
- 2503-as út (Nagykőporos út): Eger és Ostoros között 3-4000 E/nap körül;
- 2416-os út (Szvorényi utca): 3000 E/nap körül;
- 24128-as út: 300 E/nap körül.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> egységjármű/nap

<sup>47</sup> Forgalmi adatok: Országos közutak 2014. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma (Magyar Közút). KIRA <http://kira.gov.hu/>; valamint az IMCS RMT-hez készült forgalomfelvételek

Nehézgépjármű-forgalom tekintetében a legterheltebb a 25-ös főút Mátyás király úti szakasza (több mint 1000 jármű/nap). 500 jármű/nap feletti nehézgépjármű-forgalmat bonyolít ezen kívül a 25-ös főút teljes városon belüli szakasza, valamint a 2501-es út; a városba délről érkező nehézgépjármű-forgalom egyenletesen oszlik meg a két útvonal között.”

### Kerékpáros forgalomszámlálás eredménye

10 helyszínen végeztünk kerékpáros forgalomszámlálást a városban. A mérést 2016. szeptember 14-én, szerdai napon végeztük, csapadékmentes időjárásban, nappali 25°C, reggeli 15 °C hőmérséklet mellett. A forgalomszámlálások kétszer négy órában, reggel 6-10 és 15-19 óráig zajlottak. Ez alól kivétel a Kistályai út, ahol az ipari üzemek műszakváltásai okán 5.30 és 19.00 óra között végeztünk forgalomszámlálást, megszakítás nélkül. A forgalomszámlálási helyszínek és a becsült napi forgalmi értékek a 12. számú térképes mellékletben találhatóak.

A mérés legfőbb tanulsága, hogy az elmúlt időszakban átadott kerékpáros beavatkozások nagyon sikeresnek mondhatóak. A néhány hónapja átadott patak menti kerékpárút-szakasz napi forgalma körülbelül 2000 kerékpározó/nap/két irány, ami kimagasló eredmény.

Mérési hely	Mérés ideje	Összes mért forgalom [kp /két irány]	Legnagyobb mért óraforgalom délelőtt [kp /két irány]	Legnagyobb mért óraforgalom délután [kp /két irány]	Becsült napi forgalom [kp /két irány]
Eszterházy tér	6.00-10.00 és 15.00-19.00	869	150	177	1500
Eger-patak (a Mária köznél)	6.00-10.00 és 15.00-19.00	1144	181	213	2000
Felnémeti kerékpárút	6.00-10.00 és 15.00-19.00	403	49	90	700
Mátyás király út	6.00-10.00 és 15.00-19.00	471	83	100	800
Kistályai út	5.30-19.00	431	56	54	600
Kertész utca	6.00-10.00 és 15.00-19.00	162	26	33	300
Sas utca	6.00-10.00 és 15.00-19.00	301	54	50	500
Érsekkert	6.00-10.00 és 15.00-19.00	1183	204	199	2000
Hatvani kapu tér	6.00-10.00 és 15.00-19.00	457	69	86	800
Hadnagy utca	6.00-10.00 és 15.00-19.00	688	112	134	1100

3. táblázat: A kerékpáros forgalomszámlálás eredményei

A táblázat alapján jól látható, hogy több új kerékpárút jelentős forgalmat bonyolít. A legfontosabb a már kiemelt Eger-patak menti kerékpárút-szakasz a Mária köznél, ami az Érsekkertben található kerékpárúthoz hasonló forgalmat szolgál ki. Megközelítőleg 1500 kerékpározó halad el az Eszterházy téri mérési keresztmetszetben (Kossuth Lajos utca). A Hadnagy utcán, ahol szintén egy a közelmúltban átadott kerékpárút-szakasz található, 1100 kerékpározó/két irány nagyságúra tehető a kerékpáros forgalom nagysága naponta.

A Kistályai út kerékpáros forgalma 600 kerékpározó/nap körül alakul a két irányban összesen. Annak ellenére, hogy az útszakasz jelenleg nem kerékpárosbarát, ez az érték jelentősnek mondható.

A nagy gépjármű forgalommal bíró Kertész utcán a kerékpáros forgalom nagysága már jóval alacsonyabb, a napi forgalom értéke 300 kerékpározó/két irány nagyságúra tehető. Megjegyzendő, hogy az útszakasszal párhuzamosan fut két utcányira a Maklári út, ahol lényegesen alacsonyabb gépjármű forgalom mellett lehetséges a kerékpározás, vélhetően a kerékpáros forgalom a két utca között ennek megfelelően megoszlik.

A Lajosváros felé vezető, szintén új Mátyás király úti kerékpárút megközelítőleg 800 kerékpározó/két irány napi forgalmat bonyolít a Sas utca közelében.

A Deák Ferenc utcai (Hatvani kapu tér) és Hadnagy utcai mérőhelyen nemcsak a kerékpárral közlekedők számát, hanem a felületválasztást is figyeltük. Mindkét helyszínen egyoldali kétirányú kerékpárút található, ami nem tudja kellőképpen megadni a kerékpározók számára a továbbhaladás, illetve kanyarodás lehetőségét.

A Deák Ferenc utcai mérés tapasztalata az volt, hogy ezen az útszakaszon a kerékpárral közlekedők jellemzően a kerékpárutat veszik igénybe. A mérési időtartam alatt a Hatvani kapu tér irányában összesen 262 kerékpározó haladt el, melyek közül 243 (93 %) a kerékpárúton, 19 (7 %) pedig az úttesten közlekedett. A vasútállomás felé a mért 195 kerékpározóból 186 (95 %) a kerékpárúton, 9 (5 %) pedig az úttesten közlekedett.

A Hadnagy utcai keresztmetszetben nagyobb számban vették igénybe a kerékpározók az úttestet és a túloldali járdát. Ennek oka, hogy a kerékpárút itt csak egy utcaköznyi szakaszon fut, a Hadnagy utcán hosszanti irányban közlekedő kerékpározókat jellemzően nem segíti (a végponti kapcsolódások a Hadnagy utcai egyenes irányt nem szolgálják megfelelően).

#### 4.4.2 Lakossági észrevételek

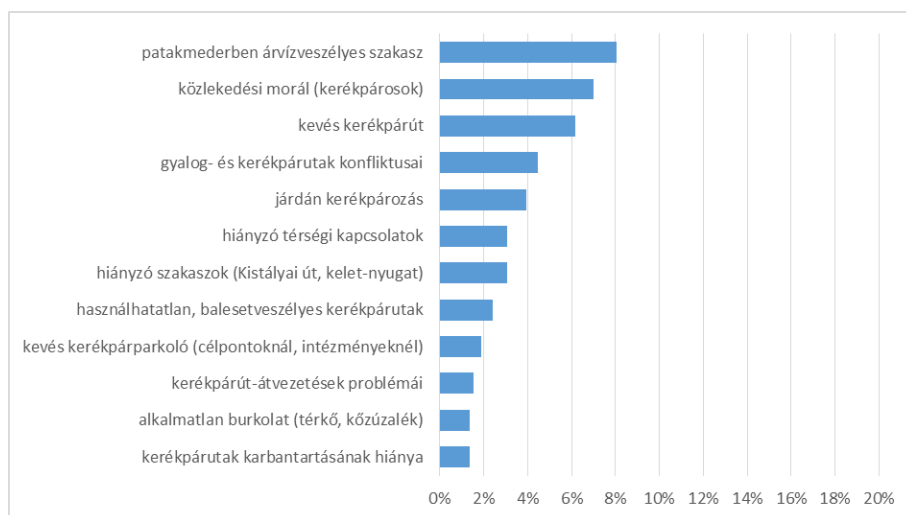
2015-ben, a Kerékpárosbarát Eger koncepció keretén belül készült lakossági kérdőív<sup>48</sup>, mely a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos észrevételeket gyűjtötte össze. A 2016-os SUMP kérdőívvel, a helyi civil szervezetekkel folytatott egyeztetésekkel, valamint helyszíni bejárásokkal kiegészítve megfelelő képet kapunk a város lakosságának észrevételeiről, így jelen munka keretén belül külön kérdőívet nem készítettünk.

A legtöbb észrevétel az alábbi problémákra hívja fel a figyelmet:

- A városban nincs összefüggő kerékpárforgalmi főhálózat
- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények problémái: rossz burkolat, hiányzó, nem megfelelően kialakított átvezetések stb.
- Az Eger-patak menti kerékpárút két szakasza árvíz esetén járhatatlanná válik
- A kerékpárparkolás feltételei nem mindenhol megfelelőek
- A várost átszelő főútvonalak nem kerékpárosbarát kialakításúak
- Rossz közlekedési szokások, félelmek: pl. járdán kerékpározás
- Gyalog- és kerékpárutak konfliktusai, kerékpárúttal párhuzamos járda hiánya

A lakossági pozitív észrevételek többsége az újonnan épült kerékpárút-szakaszokkal kapcsolatos. A SUMP-hoz kapcsolódó kérdőív válaszadóinak harmada emelte ki pozitívként az új szakaszokat, függetlenül attól, hogy milyen közlekedési módot használnak a mindennapokban.

<sup>48</sup> A kérdőív és az arra adott válaszok elérhetőek a Kerékpárosbarát Eger koncepció - Előzmények és helyzetfelmérés munkarész mellékletében



24. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke kerékpáros közlekedésében? (említések a válaszadók százalékában, Forrás: SUMP)

### 4.4.3 Baleseti helyzet

#### 4.4.3.1 Általános jellemzés

Egerben a 2011-es évtől 2015-ig bezárólag vizsgáltuk a kerékpáros érintettségű baleseteket. Adatokat kizárólag azokról a személyi sérüléssel eseményekről kaptunk, melyeket regisztrált a rendőrség. Az ütközések száma – ahogyan a többi közlekedési módnál is – ennél nyilvánvalóan magasabb. A baleseteket bemutató ponttérképek a 3. és 4. számú mellékletekben találhatóak.

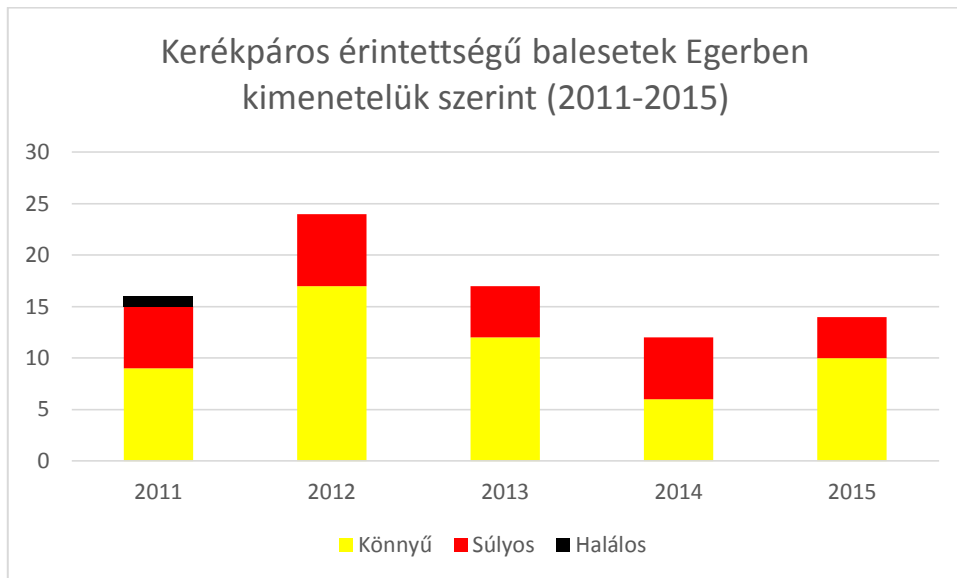
A vizsgált időszakban összesen 83 személyi sérüléssel, kerékpáros érintettségű baleset történt. Ez jellemzően azt is jelenti egyben, hogy ennyi esetben sérült a kerékpáros közlekedő. A balesetek túlnyomó többségében könnyű sérüléssel végződtek (54 eset), 28 esetben súlyos sérülést regisztráltak. Halálos kimenetelű baleset egy esetben történt a vizsgált időszakban.

A kerékpáros érintettségű balesetek kimenetel szerinti alakulását a következő táblázat mutatja be:

	Súlyosság		
	Könnyű	Súlyos	Halálos
2011	9	6	1
2012	17	7	0
2013	12	5	0
2014	6	6	0
2015	10	4	0
<b>Összesen</b>	<b>54</b>	<b>28</b>	<b>1</b>

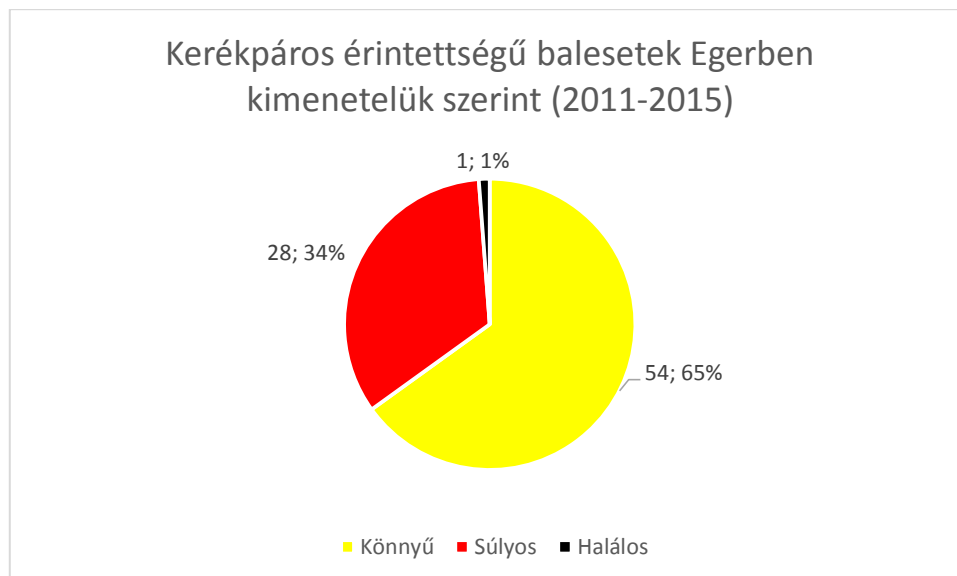
4. táblázat: Kerékpáros érintettségű balesetek alakulása kimenetel szerint

Az évek során bekövetkezett balesetek számának alakulását a következő ábra mutatja. A vizsgált öt éves időszakra nézve ingadozást tapasztalhattunk, egyértelmű növekvő vagy csökkenő tendencia nem állapítható meg.



25. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek Egerben kimenetelük szerint (2011-2015)

Összességében elmondhatjuk, hogy a vizsgált öt évben a balesetek kétharmada könnyű sérüléssel, harmadrésze pedig súlyos sérüléssel végződött (következő ábra).



26. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek Egerben kimenetelük szerint (2011-2015)

A balesetek hónapok szerinti időbeli lefolyását ábrázoltuk az alábbi grafikonon. Jól látható, hogy a téli hónapokban az öt évben összesen alig történtek kerékpáros érintettségű balesetek (februárban egyetlen balesetet sem regisztráltak), míg ez a szám a nyári hónapokban megemelkedik. Az előfordulás jól követi a kerékpárhasználat időjárással való összefüggését.





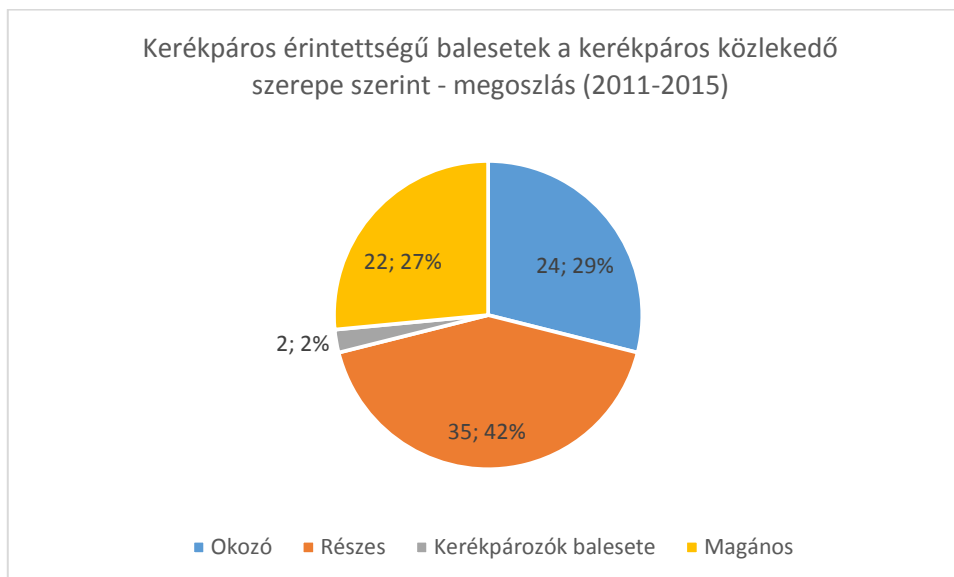
27. ábra: A kerékpáros érintettségű balesetek megoszlása hónapok szerint (2011-2015)

Vizsgáltuk a bekövetkezett baleseteket a kerékpáros közlekedő azokban betöltött szerepével kapcsolatban. Azt láthatjuk, hogy öt évre vonatkoztatva valamivel kevesebb balesetet okoztak, mint amennyit elszenvedtek a kerékpárral közlekedők.

Az általános gyakorlattól eltérően az egyszereplős, magános kerékpáros baleseteket önálló kategóriába soroltuk, hiszen ez az eseménytípus a hagyományos okozó-részes relációban nem értelmezhető. Magános baleset 22 esetben történt, ez a típus adja a teljes balesetszámnak majdnem a harmadát. Az egyetlen halálos sérülés is egyszereplős baleset során következett be, rosszullet miatt. Ennek alapján kijelenthető, hogy a vizsgált időszakban közlekedési szituációból bekövetkező balesetben egyetlen kerékpárral közlekedő sem vesztette életét Egerben.

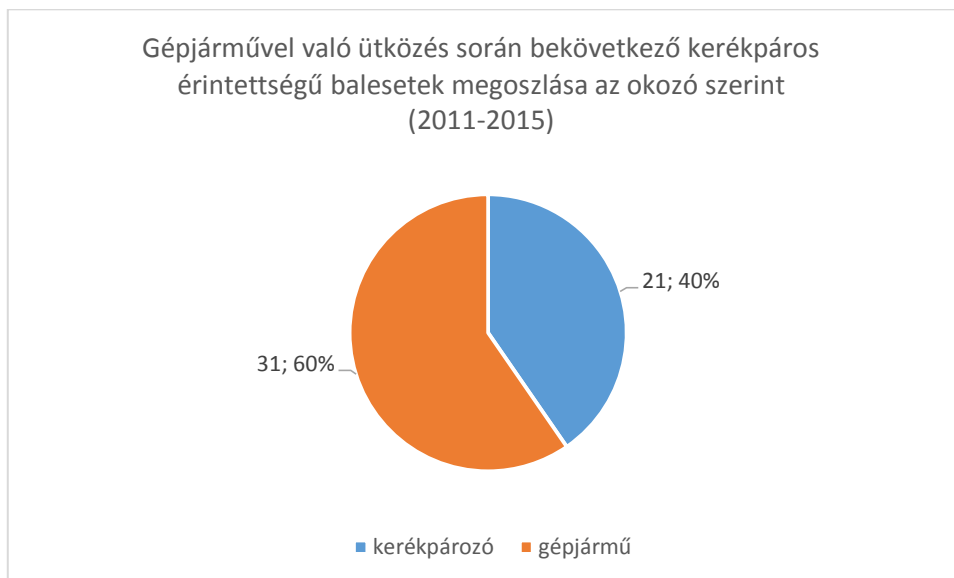
Év	Okozó	Részes	Kerékpározók közötti baleset		Magános	Összesen
2011	4	9	0	3	<b>16</b>	
2012	5	10	1	8	<b>24</b>	
2013	5	8	0	4	<b>17</b>	
2014	3	4	1	4	<b>12</b>	
2015	7	4	0	3	<b>14</b>	
	<b>24</b>	<b>35</b>	<b>2</b>	<b>22</b>		

5. táblázat: Kerékpáros érintettségű balesetek a kerékpáros közlekedő szerepe szerint - megoszlás (2011-2015)



28. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek a kerékpáros közlekedő szerepe szerint - megoszlás (2011-2015)

Külön vizsgáltuk azokat az eseteket, amikor a kerékpárral közlekedő gépjárművel ütközött. Ilyen esemény összesen 52 volt. Ezek többségét (31 esemény, 60 %) a gépjármű vezetője okozta, míg a kerékpárral közlekedők 21 esetben (40 %) voltak okozói ezeknek a baleseteknek.



29. ábra: Gépjárművel való ütközés során bekövetkező kerékpáros érintettségű balesetek megoszlása az okozó szerint (2011-2015)

Kerékpározók és gyalogosok között összesen 5 személyi sérüléssel járó baleset történt a vizsgált öt éves időszakban. Ezek közül kettőt okozott kerékpározó, mindkettő gyalogát-kelőhelyen az elsőbbség meg nem adásából származott. A maradék három esetben a gyalogos közlekedő volt a vétkes.

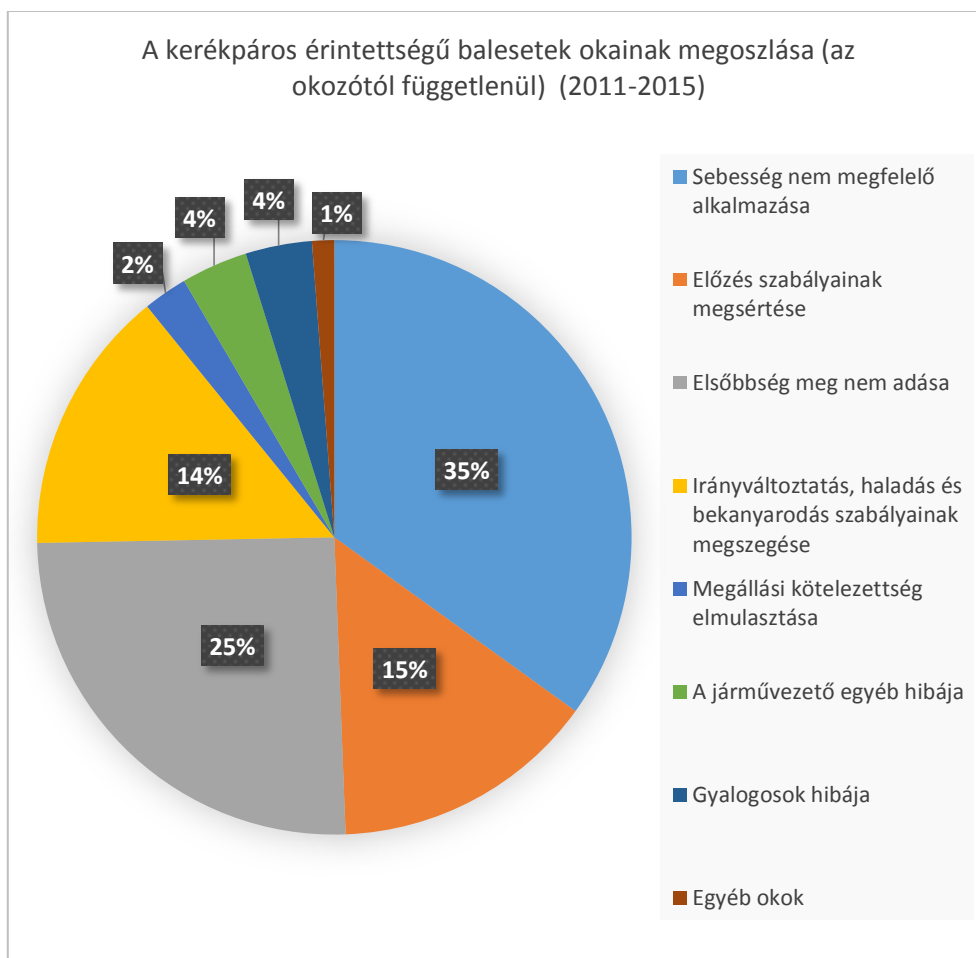
Elkészítettük a baleseti ponttérkép azon változatát, amely a bekövetkezett baleseteket a kerékpározó szerepe szerint ábrázolja. Ez alapján egyértelműen látszik, hogy a baleseti gócpontokban egy kivétellel jellemzően nem a kerékpáros fél hibájából következnek be a

személyi sérüléssel járó balesetek. A baleseti gócok vizsgálatával a fejezet későbbi részében foglalkozunk részletesebben.

Vizsgálatunk tárgyát képezte a balesetek okainak vizsgálata. A következő táblázat a rendőrség által lejegyzett elsődleges okokat mutatja, melyek a baleset kialakulásához vezettek. A táblázat és a következő ábra a balesetek okait összesítve tartalmazza, függetlenül attól, hogy melyik fél hibája, magatartása vezetett a baleset kialakulásához.

Leggyakoribb okok	Az adott baleseti okhoz tartozó esetszám
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	29
Előzés szabályainak megsértése	12
Elsőbbség meg nem adása	21
Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése	12
Megállási kötelezettség elmulasztása	2
A járművezető egyéb hibája	3
Gyalogosok hibája	3
Egyéb okok	1
<b>Összes baleset</b>	<b>83</b>

6. táblázat: A balesetek okai (2011-2015, összes baleset)



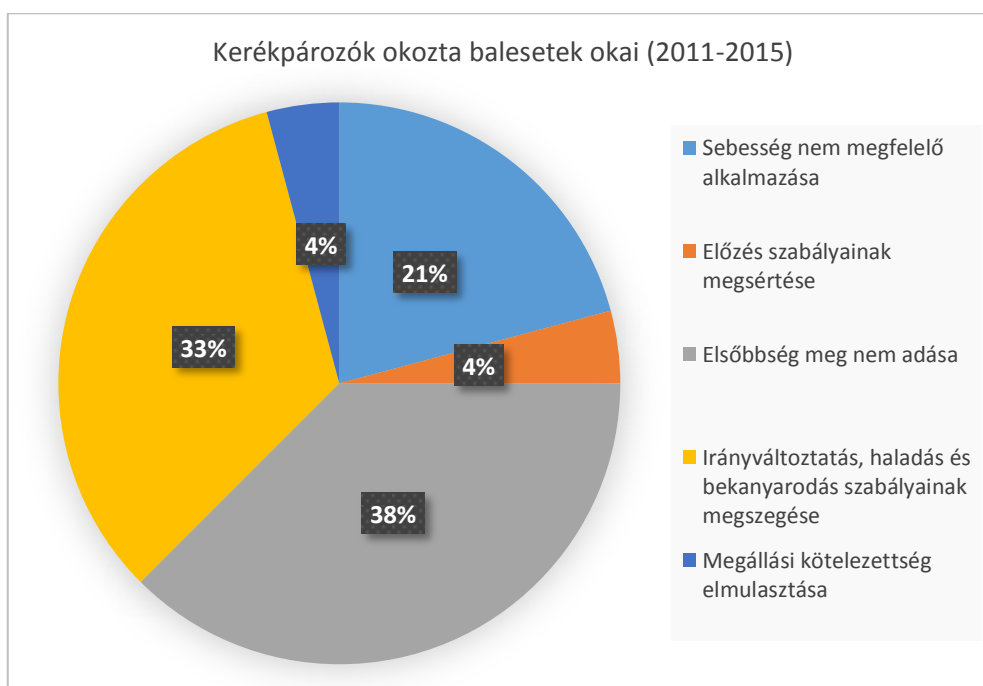
30. ábra: A kerékpáros érintettségű balesetek okainak megoszlása (az okozótól függetlenül) (2011-2015)

E szerint a leggyakoribb baleseti okok sorrendben a sebesség nem megfelelő alkalmazása, az elsőbbség meg nem adása, az előzés szabályainak megsértése vagy az irányváltoztatás szabályainak megsértése volt.

A következő táblázat és ábra azoknak a baleseteknek az okait mutatja, ahol a kerékpáros fél volt az okozó. Ezekben az esetekben a leggyakoribb okok az elsőbbség meg nem adása (9 eset, 38 %), az irányváltoztatás szabályainak megszegése (8 eset, 33 %), illetve a sebesség nem megfelelő alkalmazása volt (5 eset, 21 %). Egy esetben következett be baleset előzés során. Ugyancsak mindösszesen egy baleset történt a jelzőlámpa tilos jelzésén történő áthaladás következtében.

Leggyakoribb okok	Az adott baleseti okhoz tartozó esetszám
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	5
Előzés szabályainak megsértése	1
Elsőbbség meg nem adása	9
Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése	8
Megállási kötelezettség elmulasztása	1

7. táblázat: Kerékpározó okozta balesetek okai (2011-2015)



31. ábra: Kerékpározók okozta balesetek okai (2011-2015)

#### 4.4.3.2 Ittasság aránya

Vizsgálatunk tárgyát képezte, hogy a kerékpáros érintettségű balesetek hány százalékában játszott szerepet az ittasság. Adatokat kizárólag a kerékpáros részvevő ittasságára vonatkozóan kaptunk, vizsgálatunk is erre terjedhetett ki. A kapott adatok alapján az alábbi táblázat szerint alakult az ittasság a vizsgált balesetek során:

Ittasság	Esetszám
Nem ittas	60
Nincs információ	10
Ittas	13
<b>Összesen</b>	<b>83</b>

8. táblázat: Kerékpározó ittassága a 2011-2015 időszakban bekövetkezett kerékpáros érintettségű balesetek esetén

A fenti táblázat az összes baleset vonatkozásában vizsgálja az ittasság voltát, függetlenül attól, hogy az adott esemény a kerékpározó hibájából következett-e be, vagy vétlen volt a baleset során.

A következő táblázatban a kerékpáros fél szerepe szerint bontottuk fel az eseményeket:

	Okozó	Részes	Magános	Kerékpározó-kerékpározó baleset	Összes baleset
Nincs információ	1	4	5	0	10
Nem ittas	19	28	11	2	60
Ittas	4	3	6	0	13
<b>Összesen</b>	<b>24</b>	<b>35</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>83</b>
<b>Ittasság aránya</b>	<b>17 %</b>	<b>9 %</b>	<b>27 %</b>	<b>0 %</b>	<b>16 %</b>

9. táblázat: A kerékpáros résztvevő és ittasságának kapcsolata a 2011-2015 időszakban bekövetkezett kerékpáros érintettségű balesetek esetén

A táblázat alapján azt állapíthatjuk meg, hogy a magános, egyszereplős balesetek során a legnagyobb az ittas állapotban bekövetkezett események aránya (27 %, közel az esetek harmada). Az ittasság aránya 17 % továbbá azokban az esetekben, amikor a kerékpáros fél volt az okozó. Azokban az esetekben, amikor a kerékpáros fél volt a vétlen szereplő, az ittasság aránya 9 % volt. A kerékpározók közötti balesetek kis száma miatt következtetést nem vonhatunk le az adatokból (a táblázat alapján ittasság nem volt megállapítva ezeknek az eseményeknek a során).

Az adatokból arra következtethetünk, hogy ittaság esetében nagyobb az esélye, hogy a kerékpárral közlekedő magános balesetet szenved (jellemzően elesik, esetleg tárgynak ütközik), vagy balesetet okoz. Munkánk során az ittasság mértékét részletesen nem vizsgáltuk, valamennyi alkoholezrelékhez tartozó eseményt „ittas” állapotnak tekintettük.

#### 4.4.3.3 Gócpontok vizsgálata

Munkánk során baleseti gócpontnak tekintettük azokat a helyszíneket, ahol a vizsgált öt éves időszakban legalább három személyi sérüléssel kerékpáros érintettségű baleset következett be. Vizsgálatunk alapján az alábbi öt helyszín esetében beszélhetünk baleseti gócpontokról: Eszterházy tér (6 baleset), Szarvas tér és környezete (4 baleset a körforgalomban és további három a Maklári út torkolati szakaszán), Tárkányi úti elágazás az Egri úton (4 baleset), a II. Rákóczi Ferenc utca és a Cifrakapu utca kereszteződése (3 baleset), illetve Régi Cifrakapu utca és a Tetemvár utca csomópontja (3 baleset). Ezekben a helyszíneken az eseményeket részletesebben megvizsgáljuk és javaslatokat teszünk a forgalombiztonság javítására.

Eger városában a baleseti gócpontok jelentőségét mutatja, hogy csak ezeken a helyszíneken 20 kerékpáros érintettségű baleset történt a vizsgált öt évben. Ez az összes

bekövetkezett 83 balesetnek mintegy negyede. Vizsgálatunk alapján kijelenthető, hogy csak ezeknek a csomópontoknak a fejlesztésével, átalakításával a kerékpáros érintettségű balesetek száma közel 20-25 %-kal csökkenthető volna.

### **Eszterházy tér**

Az Eszterházy téren 6 személyi sérüléssel, kerékpáros érintettségű baleset történt a vizsgált 2011-2015-ig tartó időszakban. A kapott adatok alapján három baleset történt a közúti csomópontban, három pedig az attól keletre található gyalogos átkelőnél.

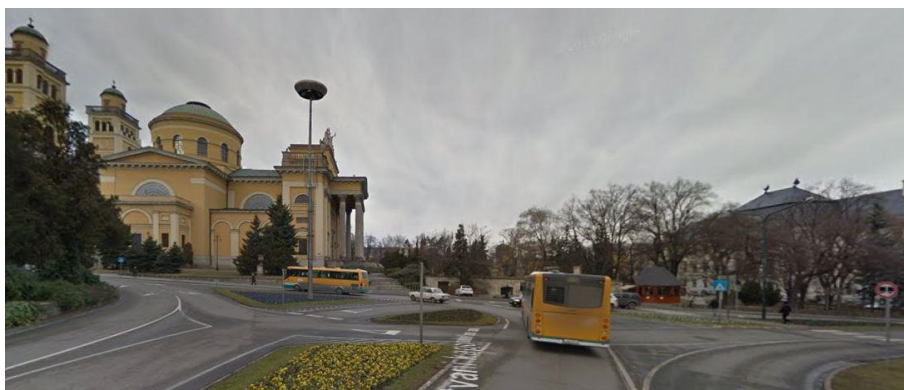
A közúti csomópontban bekövetkezett balesetek közül kettő súlyos, egy pedig könnyű sérüléssel végződött.

A csomópont Eger egyik legforgalmasabb közúti csomópontja, jelzőtáblás szabályozású. Jelenleg a Deák Ferenc utca -Törvényház utca irány kanyarodó főútvonalként működik. A csomópont kialakítása évtizedekkel korábban történt, lényegesen kisebb gépjármű forgalomra. Kerékpáros szempontból a csomópontban problémát jelent, hogy több mozgás csak a belső sávból hajtható végre, illetve ezen mozgás során a belső sávba tudnak áthajtani (például a Kossuth Lajos utca-Deák Ferenc utca irányban). A csomópont környezetében sokan a járdán kerékpároznak, ők a középszigettel ellátott, de 2x2 sávós útpályát kénytelenek a gyalogátkelőhelyen keresztezni.

A csomópont átalakítását Eger városa tervezi. Körforgalmú csomópont jönne létre a jelenlegi kialakítás helyett, ami kedvezőbb forgalomlefolysást és jobb forgalombiztonságot is eredményezhet. A tervezett körforgalmú csomópontban a kerékpárral közlekedők a körpályán kerékpáros nyommal, valamint a körpályán kívül, kerékpárút alkalmazásával is átvezethetők.



32. ábra: Eszterházy tér a Kossuth Lajos utca felől  
(forrás: Google Maps)



33. ábra: Eszterházy tér, közúti csomópont  
(forrás: Google Maps)



A tervezett körforgalom további előnye, hogy valamennyi betorkolló ágon 2x1 forgalmi sáv kialakítás alakítható ki, a feleslegessé váló útfelületen kerékpársávok jelölhetőek ki.

### Szarvas tér

A Szarvas téren körforgalmú csomópont található, az ott bekövetkezett balesetek kizárólag a gépjárművezetők hibájából következtek be. Körforgalom esetében tipikus esemény, amikor a kerékpározót a körpályán megelőző gépjármű a kerékpározó előtt hirtelen kihajtva elüti.

A Kertész utca átalakításának tervei a Szarvas téri körforgalom körpályáján kerékpáros nyomot tartalmaznak. A körpálya középvonalaiban felfestett kerékpáros nyom segítheti a kerékpározót a megfelelő pozíció felvételében, a körpályán történő előzés meggátolásában. A Szarvas téri körforgalom problémája továbbá, hogy a Maklári út-Mekcsey út irányban gyakorlatilag nincs kitérítés. Javasolható, hogy a kitérítést nehezebben járható burkolat (kockakő, K-szegéllyel kialakított sáv) segítségével alakítsák ki, ami a személygépjárműveket sebességcsökkentésre, kitérésre ösztönzi, ugyanakkor továbbra is járható marad autóbuszok, tehergépkocsik számára.



34. ábra: Szarvas tér a Maklári út felől  
(forrás: Google Maps)

### Tárkányi elágazás

Az elágazás a 25. sz. főúton, Eger Felnémet városrészében található. A Szarvaskői és Tárkányi út elágazásában négy kerékpáros érintettségű baleset történt, melyek közül három könnyű, egy pedig súlyos sérüléssel végződött. A balesetek során három esetben a kerékpározó volt a vétlen, egy esetben pedig egyszerreplős baleset következett be.



35. ábra: Az elágazás az Egri út felől  
(forrás: Google Maps)

A csomópont terjengős kialakítású, déli irányból mind a 25. sz. főút, mind Felsőtárkány felé gyors továbbhaladást tesz lehetővé. A csomópont kialakítása nem ösztönzi a gépjárművek vezetőit a lassításra. A csomópont gyakorlatilag a gépjárművel közlekedők kivételével semmilyen közlekedési módot nem szolgál ki megfelelően. A csomópont környezetében gyalogos átkelési lehetőség nincs, az amúgy is szűk járdákat villanyoszlopok felezik meg. A kerékpárral közlekedők számára több csomóponti mozgás kockázatos. Kiemelhető az északi irányban a 25. sz. főúton haladó kerékpározók problémája, akik a szélső sávból nem tudnak egyenesen továbbhaladni, sávot kell váltaniuk.

2016-ban a csomópontban kisebb korrekciókat hajtottak végre, gyakorlatilag a korábbi forgalom elől elzárt területeket alakították át épített járdaszigetté. Sajnos az átalakítás során a gyalog, illetve kerékpárral közlekedőket továbbra sem vették figyelembe. Számukra a szigetek építése bizonyos esetekben hátrányos is lehet: a forgalom elől elzárt területekkel ellentétben a kiemelt szegéllyel határolt sziget akadályt jelent (déli irányból például a forgalom elől elzárt területen, például egy megállás után, át is lehetett hajtani kerékpárral a szélső sávból, ez ma már nem lehetséges).

## II. Rákóczi Ferenc utca és Cifrakapu utca csomópontja

A csomópontban három személyi sérüléses, kerékpáros érintettségű baleset következett be. Kettő súlyos, egy könnyű sérüléssel végződött. A balesetek közül kettőt a kerékpáros fél, egyet gépjárművezető okozott.

A csomópont egy nagy méretű jelzőlámpás csomópont, három sarkon jelzőlámpás irányítás nélküli jobbra fordulási lehetőséggel.



36. ábra: A csomópont a belváros felő  
(forrás: Google Maps)

A Felnémet felől érkező kerékpározók jellemzően itt fordultak balra a Cifrakapu utca felé. A kerékpárút megépülte előtt ez volt a legkényelmesebben kerékpározható útvonal a belváros felé. A kerékpárút elkészülte óta a kerékpáros forgalomnak egy jelentős része valószínűleg a kerékpárútra terelődött, a csomópontban azonban továbbra is számítani kell a kerékpáros forgalomra.

A csomópontban javasolt a balra forduló kerékpáros mozgás segítése közvetett kerékpáros felállóhely alkalmazásával, a keresztirányú kerékpáros forgalom pedig csomóponti korrekciókkal. Hosszabb távon szükséges a 25. sz. főút mentén a kerékpározás önálló kerékpárforgalmi létesítményen történő biztosítása. Megfontolandónak tartjuk a csomópont körforgalommá történő átalakítását is.

## Régi Cifrakapu utca és a Tetemvár utca csomópontja

A csomópontban három személyi sérüléses, kerékpáros érintettségű baleset következett be. Mindhárom esetben gépjárművezetők okozták a balesetet.

A Régi Cifrakapu utca és a Tetemvár utca csomópontjában a nagy forgalmú, lejtésben érkező Tetemvár utca torkollik a Régi Cifrakapu utcába. A 2x1 sávós Régi Cifrakapu utcán

kanyarodó sávoknak és/ vagy középszigetnek a létesítésére a szűk keresztmetszetben nincs elegendő hely.



37. ábra: A nehezen belátható csomópont északi irányból  
(forrás: Google Maps)



38. ábra: A csomópont a Tetemvár utca felől  
(forrás: Google Maps)

A Tetemvár utca felől érkezők számára a csomópont ráadásul nehezen belátható. A város elképzelései szerint a csomópont körforgalommá történő átépítése van tervezve. Javasolt megvizsgálni mini körforgalom létesítését. Rövid távon a csatlakozó útszakaszokon javasoljuk 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését (a Régi Cifrakapu utcán jelenleg 30, 40 km/h sebességkorlátozás van érvényben).

#### 4.4.4 Közlekedési szokások

A helyszíni bejárások tapasztalata alapján elmondható, hogy ahol nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény, ott sokan a járdán kerékpároznak az úttest helyett. A járdán való biciklizés visszavezethető az alábbi okokra:

- *Megszokás:* a közlekedők (gépjárművek és kerékpárok vezetői egyaránt) tévesen úgy gondolják, hogy az utakat autóknak építették, az úttesten a kerékpár csak lassítja és akadályozza a gépjárműforgalmat.
- *Félelem:* a kerékpárral közlekedők félnek a forgalomban gépjárműforgalommal közös felületen kerékpározni, ezért inkább a szubjektív biztonságot nyújtó járdát választják.
- *Kerékpárosbarát közúthálózat hiányára:* az út kialakítása a gépjárműforgalomnak kedvez, kényelmetlen rajta kerékpározni, nem nyújt biztonságérzetet.

A gyalogos-kerékpáros konfliktusok további oka a kerékpárúttal párhuzamos keskeny vagy hiányzó járda (pl. Vízimolnár utca). A gépjármű- és kerékpárvezetők közötti konfliktusok elsősorban a nagyobb forgalmú főutakon jellemzőek, ahol kerékpárosbarát kialakítás



hiányában csak kevesen kerékpároznak az útesten, akikhez a gépjárművezetők nincsenek hozzászokva. Gyakori a nem megfelelő oldaltávolsággal való előzés is.



39. ábra: Szűkület a Mátyás király út gyalog- és kerékpárútján a buszmegálló miatt: rendszeres a gyalog- és kerékpárral közlekedők közti konfliktus, ami a kialakítás közvetlen következménye

A közelmúltban megvalósult fejlesztések érezhető javulást hoztak, melyet tovább erősíthetnek a tervezett kerékpárosbarát beruházások. Bizonyos új szakaszokon azonban a kialakítás továbbra is magában hordozza a régi konfliktusokat ("Kerékpárral a Bükkön át - Kerékpárral a városon át" projekt megvalósult elemeinek véleményezése elérhető a 3. számú mellékletben).

A kerékpárral közlekedők számának növekedésével - egyidejű és megfelelő infrastruktúrafejlesztés esetén - a városi biciklizés megszokottá válik, mely a tapasztalatok szerint csökkenti a mai, szokatlan szituációkból eredő konfliktusokat (a közlekedők megtanulnak együttműködni, általánossá válik a találkozás autóvezetők és kerékpárral közlekedők között). A jövőben célzott kampányokkal szükséges erősíteni a folyamatot, le kell építeni a kerékpározással kapcsolatos félelmeket, berögzült rossz szokásokat. Javaslatainkat a 5.5 Kísérő intézkedések fejezet tartalmazza.

#### 4.4.5 Meglévő önálló kerékpárforgalmi főhálózati elemek és azok értékelése<sup>49</sup>

A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás<sup>50</sup> értelmében a közlekedési infrastruktúra, minden olyan eleme kerékpárforgalmi létesítménynek tekintendő, amely használata a kerékpározók számára nem tilos. Jelen fejezetben Eger önálló kerékpárforgalmi létesítményeit vizsgáljuk, a városban található kerékpárutakat és gyalog- és kerékpárutakat, jellemzően az Eger- és Tárkány-patak mentén vezető kerékpárforgalmi főhálózati elemeket. A további hálózati elemeket a következő fejezetek tárgyalják (4.4.6-4.4.10 fejezetek).

A 2016-ban lezárult "Kerékpárral a Bükkön át - Kerékpárral a városon át" projekt keretein belül megvalósult hiánypótló főhálózati elemek (lásd 4.3.1 fejezet) sokat javítottak a város kerékpározhatóságán. Az elmúlt időszak előrelépései ellenére elmondható, hogy Egerben továbbra is hiányos a kerékpárforgalmi főhálózat, kulcsfontosságú elemek hiányoznak, melyet a közeljövő fejlesztései (lásd 4.3 Közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló fejlesztések fejezet) sem oldanak meg teljes mértékben.

<sup>49</sup> Kapcsolódó melléklet: 5. számú rajzi melléklet - Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

<sup>50</sup> e-ÚT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

A város észak-déli tengelye mentén jelentős mértékben kiépült kerékpáros folyosóról beszélhetünk, ami az Eger-patak, valamint a Mátyás király út nyomvonalát követi. A déli ipari park, a város dél-keleti területei azonban továbbra is csak nehezen közelíthetők meg kerékpárral. A meglévő létesítmények csatlakozása egymáshoz, valamint a közúthálózat egyéb elemeihez azonban több helyen problémás. A korábban kiépült szakaszokra általában jellemzőek a kis szélesség és a gyakori gyalogos-kerékpáros konfliktusok.

A város kerékpárforgalmi (fő)hálózatával kapcsolatos általános főbb megállapítások:

- Nincs összefüggő kerékpárforgalmi (fő)hálózat.
- A város útjain nem jellemző a kerékpározás tiltása, így jellemzően mindenhol lehet kerékpározni (ez nem azt jelenti, hogy minden úton vonzó is kerékpározni).
- Elsősorban egyoldali, kétirányú kerékpárutak és gyalog- és kerékpárutak vannak, a kialakítással kapcsolatos konfliktusokkal együtt (rossz kapcsolatok a becsatlakozó utcákkal, problémás átvezetések stb.).
- Gyakori gyalogos-kerékpáros konfliktusok: visszavezethető a keskeny közös felületekre, valamint kerékpárút esetén a párhuzamos járda hiányára.
- Kerékpáros átvezetések és a Hajtva tilos, tolvaj szabályos! táblák problémaköre (lásd 4.4.6 fejezet)

### Felnémeti ajánlott kerékpáros útvonal

A Tárkányi út - Bervai út - Hársfa utca - Sánca utca - Sánca utca nyomvonalon ajánlott kerékpáros útvonal vezet a Bükk Nemzeti Park Igazgatóságához. A nyomvonal alapvetően megfelelő, kisforgalmú utcákban vezet kerékpáros nyom és útirányjelző táblák segítségével. A nyomvonalon egy kizárólag gyalogosan járható vasúti átkelő, illetve egy nem megfelelően táblázott egyirányú utca található. A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



40. ábra: Jó példa a Sánca utcából - 2015-ben a hosszirányú rácsozást harántirányúra cserélték, így megszűnt a balesetveszély

### Felnémet - Nagylapos kerékpárút

A kerékpárút nyomvonala a LIDL körforgalom - Nagylaposi út - Eger-patak - 25. sz. főút - vasút - Tárkány-patak - iparterület - Tárkányi út nyomvonalat követi. A Tárkány-pataknál a nyomvonal kettéválik, a kerékpárút északi irányban folytatódik Felnémet határáig ahol mezőgazdasági úttá alakul.

A "Kerékpárral a Bükkön át - Kerékpárral a városon át" projekt keretében, 2016-ban megvalósult szakasz alapvetően megfelelő, melynek két komolyabb konfliktuspontja van:

- 25-ös sz. főút keresztezése:  
A kerékpáros átvezetés a 25. sz. főúton 2x2 sávot keresztesz, majd szerencsétlenül egy buszmegállón vezet át a nyomvonal.
- Tárkányi úti csomópont és torkolati kerékpárút kialakítása:

A Tárkányi út előtti rövid szakaszon önálló kerékpárút épült, holott a további útszakasz is alacsony forgalmú.

A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



41. ábra: Kerékpáros átvezetés és buszmegállón keresztül vezető nyomvonal a 25. sz. főút felnémeti szakaszán

### Nagylaposi szakasz

A LIDL körforgalomtól a rutinpálya melletti körforgalomig alacsony forgalmú út mellett vezet egyoldali, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. A viacolor burkolat kényelmes kerékpározásra kevésbé alkalmas, így sokan a párhuzamos, jó minőségű és alacsony forgalmú úttestet választják. A gyalog- és kerékpárút mindkét végén gyalogátkelőhelybe torkollik. A szélességet csökkenti, hogy több pad is az úrszelvénybe került. Déli végén kb. 50 méteres folytonossági hiány után a Bükk sétány mentén folytatódik a nyomvonal.



42. ábra: Kis forgalmú út mellett vezetett gyalog- és kerékpárút, miközben az úttest is jól kerékpározható

### Felsővárosi szakasz

Az Eger-patak bal partján a Bükk sétánytól a Malomárok utcáig kerékpárút vezet, követve a patak nyomvonalát. Az említett szakasz teljes hosszában keskeny kialakítású, párhuzamos járda hiányában közös gyalogos és kerékpáros használatra alkalmatlan. Burkolatát tekintve az Olasz utcától északra viacolor, délre aszfalt. A szomszédos utcákkal nincs megfelelő kerékpáros kapcsolat kiépítve, kitaposott ösvényeket használnak az itt közlekedők. 2016-ban, a Rezeda utca környékén lévő, kifejezetten rossz minőségű szakasz felújításra került aszfalt burkolattal. Nem megfelelő kialakítású az Olasz utcai és a Malomárok utcai kerékpáros átvezetés, az útburkolati jelek kopottak. Az Olasz utcánál, feleslegesen,



labirintkorklát található a kerékpárúton. A Malomárok utcai átvezetésben korrekciókat hajtottak végre: a korábbi döntött szegély helyett süllyesztett szegélyt alakítottak ki. A táblázás a teljes szakaszon hiányos.

További probléma a 25. sz. főút alatti átvezetés. Az Eger-patak magas vízállása esetén a szakasz járhatatlanná válik, terelőútvonal nincs kijelölve - javaslatainkat a 5.6.2 fejezet tartalmazza.



43. ábra: A Bükk stny. menti kerékpárút kis forgalmú út mentén vezet, kapcsolatai a környező utcákkal hiányosak



44. ábra: Balra - Kiemelt szegéllyel indul a Bükk stny. menti kerékpárút  
Jobbra - Lekopott kerékpáros átvezetés az Olasz utca keresztezésében

#### Malomárok utca - Mária utca

A fenti szakasz folytatásaként a Malomárok utca - Mária utca szakaszon gyalog- és kerékpárút vezet, követve az Eger-patak nyomvonalát. A Malomárok utca - Malom utca szakasz aszfalt burkolatú. A szakasz keskeny, nincs párhuzamos járda, emiatt gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok.

A szakasz neuralgikus pontja a Malom utcai átvezetése, pontosabban annak hiánya. Kerékpáros átvezetés nincs, csak gyalogátkelőhelyet jelöltek ki. A nem megfelelően kialakított kereszteződés konfliktusokat szül. A rendőrség által kihelyezett „Hajtva tilos, tolvaj szabályos!” táblák további konfliktusok forrása, valódi megoldást nem jelent a nem megfelelően kialakított kerékpáros átvezetés problémájára - a táblák problémájával a 4.4.6 fejezetben foglalkozunk. A szakasz táblázása ellentmondásos, hiányos.

A Malom utca - Mária utca szakaszon elválasztott gyalog- és kerékpárút vezet, melynek burkolata viacolor és aszfalt- a kerékpározásra kényelmesebb aszfalt burkolatot azonban a gyalogos felület kapta. A szakasz kialakítása egyébként megfelelő (a Malom utcai átvezetést leszámítva).



45. ábra: Balra: Malom utcai hiányzó kerékpáros átvezetés. A szakaszon megszokott kép: a felület szélessége nem elegendő a közös gyalogos-kerékpáros használatra  
Jobbra: STOP, valamint „Hajtva tilos, tolva szabályos!” táblák helyett megfelelő kerékpáros átvezetésre van szükség

### Mária utca - Árva köz

A 2016-ban megépült létesítmény önálló nyomvonalú, elválasztott gyalog- és kerékpárút, mely az Eger-patak nyomvonalát követi. A szakasz jelentős forgalmat bonyolít, kialakítása megfelelő, nem jellemzőek a felülethasználatból eredő konfliktusok. A kerékpárútnak a Mária utcával nincs megfelelően kijelölt kapcsolata. A szakasznak két komolyabb konfliktuspontja van:

- A Tűzoltó térnél lévő útcsatlakozásnál a szegély lesüllyesztése nem történt meg, mivel a csatlakozás hídszegélynél található.
- A gázvezeték csőhídja miatt a kerékpárút élesen kanyarodik, ami a telekhatáron elhelyezett zajvédő fal miatt beláthatatlan. Az emelkedőben található nyomvonal, komoly konfliktusokhoz, esetlegesen balesetveszélyes helyzetekhez vezethet a kerékpározók, illetve a kerékpározók és a gyalogosan közlekedők között.



46. ábra: Balra - A csőhíd és a zajvédőfal miatt az ív beláthatatlan és éles  
Jobbra - A kerékpárút csatlakozása az Árva köznél a szegély lesüllyesztése nélkül

Az Árva köznél az Eger-patak menti nyomvonal kettéválik: le lehet hajtani a korábban megépült, patakmederben futó kerékpárútra, valamint tovább lehet menni a Zalár József utca felé.

A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.





47. ábra: Balra - A patak-menti kerékpárút csatlakozása  
Jobbra - A gyalog- és kerékpárút Tűzoltó tér és Árva köz közötti szakasza

### Eger-patak medrében vezetett nyomvonal

A patak medrében futó (Árva köz - Eszperantó sétány) kerékpárút turisztikai célra, valamint a belváros elkerülésére megfelelő. A belvárost jól feltárja a párhuzamosan futó ajánlott kerékpáros nyomvonal. A szakasz szélessége közös gyalogos - kerékpáros használatra kevésbé alkalmas, a kilátópontok ezen javítanak. Számottevő gyalogos használat azonban nem jellemző. A kanyarok nehezen beláthatóak, a Gerl Mátyás utca alatti szakasz különösen kritikus. A patak magasabb vízállása esetén járhatatlanná válik, a kieső szakaszt azonban jól pótolja a már említett párhuzamos alternatíva.



48. ábra: Balra - Elöntött kerékpárút (Forrás: palettaonline.hu)  
Jobbra - Járható kerékpárút, példaértékű közterület fejlesztéssel a Végvári Vitézek terén

### Ajánlott kerékpáros útvonal a belvároson át

A Zalár József utca - Gárdonyi Géza tér - Gerl Mátyás utca - Dobó István tér - Eszperantó sétány nyomvonalon ajánlott kerékpáros útvonal vezet. Az útvonal kijelölése és kialakítása megfelelő, konfliktusmentesen használható. A nyomvonal megfelelő alternatívát nyújt a belváros feltárására, valamint a patakmederben futó kerékpárutat is ki tudja váltani annak járhatatlanná válása esetén.



49. ábra: Balra – Ajánlott kerékpáros nyomvonal a Zalár József utcában  
Jobbra – Közös gyalogos-kerékpáros felület a Dobó téren

### Eszperantó sétány

A Dobó István tér – Kossuth Lajos utca közötti szakaszon ajánlott kerékpáros útvonal, a Klapka György utcáig tartó további szakaszon elválasztott gyalog- és kerékpárút vezet, mely 2016-ban épült.

A szakasz két neuralgikus pontja a két kerékpáros átvezetés. A Kossuth Lajos utca keresztezése az árkádok miatt nehezen belátható. A korlátok nehezítik, akár el is lehetetlenítik a szélesebb háromkerekű kerékpárral vagy kerékpáros utánfutóval való átkelést. A Klapka György utca – Egészség ház utca csomópontban lévő két kerékpáros átvezetés a korábbi tervekhez képest módosítva, azonban nem hiánytalanul valósult meg. Nem egyértelműek az elsőbbségi viszonyok, illetve a szegélyszüllyesztések is csak részlegesen valósultak meg.

Az Eszperantó sétányon a keresztutcáknál hiányoznak a kerékpáros kapcsolatok, a gyalog- és kerékpárútra való felhajtás lehetősége.

A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



50. ábra: Balra - A Kossuth Lajos utcai kereszteződés az útvonal kritikus pontja  
Jobbra -Elválasztott gyalog- és kerékpárút

### Érsekkert

A parkon keresztül vezető kerékpárút széles gyalogos sétánnyal párhuzamosan fut, ennek ellenére előfordul, hogy gyalogosok is használják a kerékpárutat, komolyabb konfliktusokról azonban nincs tudomásunk. A kérdőívre adott válaszok szerint jellemző, hogy motorral is használják a kerékpárutat.

A kerékpárút Klapka György úti átvezetésének korrekciója szükséges (lásd 3. számú melléklet). A Hadnagy utca keresztezésében hiányzik a kerékpáros átvezetés a Mocsáry Lajos utca felé.





51. ábra: Balra - Hiányzó kerékpáros kapcsolat a Mocsáry Lajos utca - Érsekkert között  
Jobbra - Kerékpárút és széles párhuzamos sétány az Érsekkertben

### Mocsáry Lajos utca

A kerékpárút a Hadnagy utca - Nagyrét utca között fut. Északi végén hiányzik a kerékpáros átvezetés az Érsekkerten át vezető kerékpárút felé. Problémát okoz a párhuzamos járda hiánya, illetve a buszmegálló, ami miatt jelentős a gyalogos forgalom a kerékpárúton. A párhuzamosan futó Mocsáry Lajos utca forgalma alacsony, ráadásul korlátozott sebességű, alapvetően jól kerékpározható. A kerékpárút nem kapcsolódik a betorkolló Ipolyi Arnold utcához sem.



52. ábra: Balra - Hiányzó kerékpáros kapcsolat Ipolyi Arnold utcával  
Jobbra - Gyalogosok a kerékpárúton - párhuzamos járda hiányában megszokott látvány

### Hadnagy utca kerékpárút

A Hadnagy utca déli oldalán 2016-ban létesült kerékpárút az Ady Endre utca és Raktár utca között vezet. A kerékpárút egyoldali vezetése problémás, rossz a kapcsolata az Érsekkerttel. A Deák Ferenc utca felé tartók feleslegesen kétszeres oldalváltásra kényszerülnek. Az Ady Endre utcai kerékpáros átvezetés elsőbbségi viszonyai nem egyértelműek. Párhuzamos járda híján a keskeny, „osztott pályás” kerékpárúton jellemző a gyalogosforgalom. A kerékpárút Raktár utcai felhajtója megfelelő kialakítású.



53. ábra: Balra - Párhuzamos járda hiányában jellemző a gyalogos forgalom  
Jobbra - Hiányos táblázás miatt egyenrangú kereszteződés az Ady Endre utcai kerékpáros átvezetés

A kerékpárúthoz kapcsolódik az alacsony forgalmú Raktár utcában kijelölt ajánlott kerékpáros útvonal, az együttműködésre kerékpáros nyomok hívják fel a figyelmet. A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



54. ábra: Balra - Nehezen belátható kereszteződés a Szeszfőzde utcánál  
Jobbra - Jó példa: kerékpárosbarát forgalomcsillapító küszöb

### Deák Ferenc utca

A gyalog- és kerékpárút a Deák Ferenc utca keleti oldalán vezet. A korábban kiépült Klapka György utca - Hadnagy utca között vezető szakaszhoz csatlakozik a 2016-ban megvalósult Deák Ferenc - Vasút utca mentén vezető gyalog- és kerékpárút, egészen a vasútállomásig.

A létesítmény északi végpontja problémás, gyalogátkelőhelybe torkollik, nincs kapcsolata a kereszteződéssel, emiatt jellemzően a túloldali járdán folytatják az útjukat az itt kerékpározók. Az egyoldali vezetés tipikus problémáit hordozza:

- A túloldali becsatlakozó utcákkal nincs kapcsolata
- Nem megoldott az irányhelyes vezetés, a túloldal kerékpáros feltárása
- Kapubeállók, parkoló autók nehezítik a haladást
- Az átvezetések beláthatósága problémás
- Balesetveszélyt jelentenek a jobbra kanyarodó gépjárművek

A kerékpáros felület szélességét tekintve megfelelő, jól használható, nem gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok. A járda minimális szélessége azonban a gyalogos közlekedés számára nem megfelelő kialakítású.





55. ábra: Balra - Parkolás a Deák Ferenc utca gyalog- és kerékpárútján  
Jobbra - Gyalogátkelőhelybe vezet a nyomvonal a Klapka György utcánál

A gyalog- és kerékpárút nem minden esetben élvezi a párhuzamos út elsőbbségét, több kereszteződésnél, feleslegesen alárendelt szerepben van.

A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



56. ábra: Balra - Kellően széles, jól elkülönített gyalogos és kerékpáros felületek  
Jobbra - A kerékpárútnak az alárendelt szerep helyett a főút vonal elsőbbségét kell élveznie

### Vasútállomás környéke

A Raktár utcán vezető kerékpározásra ajánlott útvonalhoz kapcsolódik az Állomás térre vezető gyalog és kerékpárút, mely a Vasút utcánál kapcsolódik a fenti pontban tárgyalt szakaszhoz. Innen önálló kerékpárút vezet egészen a Sas utcáig.

A gyalog- és kerékpárút kialakítása megfelelő, a Vasút utcai csomópont kialakítása kerékpáros szempontból azonban kifejezetten hátrányos.

A Vasút utcától délre önálló kerékpárút vezet egészen a Sas utcáig. A szakasz hiánypótló, 2016-es fejlesztés eredménye. Rossz burkolatú parkoló mellett vezet, párhuzamos járda hiányában jelentős a gyalogos forgalom. A nyomvonalon van egy kényelmetlenül bevezető ívű kanyar. A nagy méretű parkolásra alkalmas felületek ellenére a gépjárművek ráparkolása is gondot okoz.

A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



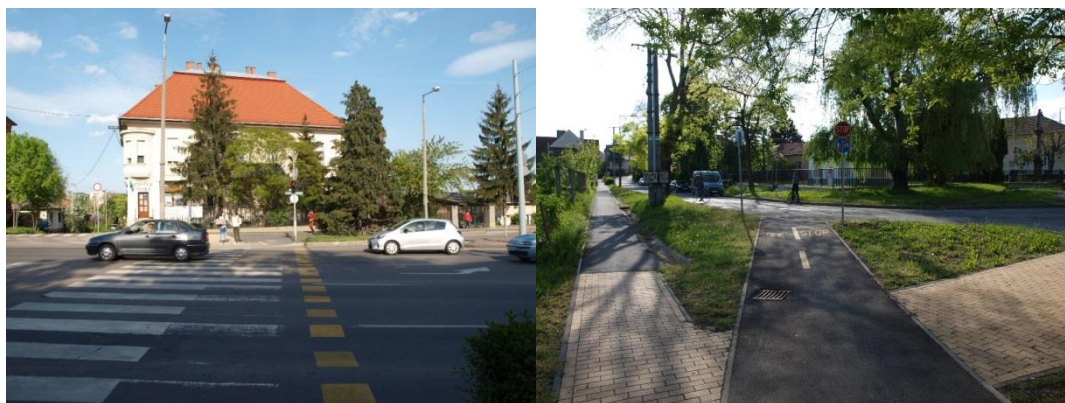
57. ábra: Balra - A Raktár utca felé vezető szakasz  
Jobbra - STOP tábla alkalmazása a csomópontban nem indokolt, mivel az jól belátható



58. ábra: Balra - A gyalogosok érthetően a jobb minőségű kerékpárutat választják  
Jobbra - Amennyiben lehetséges, az éles ívet a jövőben korrigálni szükséges

### Szépasszonyvölgyi kerékpárút

A nyomvonal a Szeszfőzde utcai kerékpáros átvezetéssel indul, keresztezi a Deák Ferenc utcát majd a 25. sz. főutat és a Farkasvölgy utcába torkollik. Innen ajánlott kerékpáros útvonal vezet a Szépasszonyvölgybe. A szakasz kialakítása alapvetően megfelelő, a forgalmi rend és elsőbbségi viszonyok kis mértékű korrekciójára van szükség. A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.



59. ábra: Balra - Kerékpáros átvezetés a Deák Ferenc utcán  
Jobbra - Rövid kerékpárút a Farkasvölgy utca felé



### Sas utca - Mátyás király út

A Puky Miklós utcánál csatlakozik a nyomvonal egy kerékpáros átvezetéssel a fenti szakaszhoz. Innen a Sas utca déli oldalán, majd a Mátyás király út keleti oldalán halad a gyalog- és kerékpárút egészen a Szövetkezet utcáig, ahol oldalváltás után Kőlyuk úti csomópontig tart. A gyalogos és kerékpáros felületek bizonyos szakaszon külön nyomvonalon, akár külön szintben futnak, a helyi adottságokhoz igazodva. A pontban vizsgált szakasz teljes hosszban 2016-ban épült, hiánypótló főhálózati elem, mely feltárja a város déli területeit.



60. ábra: Balra - Gyalog- és kerékpárút a Sas utca déli oldalán  
Jobbra - Megtévészti útburkolati jel, a kerékpárút valójában elsőbbséget élvez

A vizsgált szakasz kialakítása jellemzően megfelelő, azonban magában hordozza az egyoldali létesítmények velejáró problémáit:

- Hiányzó útcsatlakozások a túloldali utcákkal
- A kerékpáros átvezetések nem kellően hangsúlyosak, az elsőbbségi viszonyok több esetben nem egyértelműek
- Bizonyos helyeken kapubeállók, parkoló autók nehezítik a haladást



61. ábra: Balra - A Mátyás király út északi végpontjánál az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút önálló járdára és kerékpárútra válik szét

Jobbra - A Mátyás király úti nyomvonal a Nagyvárdi utcától délre elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútban folytatódik. A kerékpárút kellően széles a biztonságos közlekedéshez



62. ábra: Balra - Az egyoldali kialakítás hátránya a túloldali utcák körülményes elérhetősége. A Pozsonyi utcával kialakítandó kapcsolatra javaslatot adtunk a Kerékpárosbarát Eger Koncepció Javaslatétel munkarésében

Jobbra - Fadrusz János utca: az egyoldali kerékpárút egyik veszélyes helyzetét a balra nagyívben ráforduló gépjárművek okozzák. Az ilyen helyzetek kockázatát fokozzák a láthatóságot korlátozó elemek, ahogyan ez a reklámtábla is



63. ábra: Balra - Ráparkolás a kerékpárúton

Jobbra - A kerékpárút rámpája a Kőlyuk út csomópontjánál. A korábbi tervekhez képest több, pozitív változást eredményező korrekciót végrehajtottak a kivitelezés során

A szakasszal kapcsolatos további észrevételeinket és javaslatainkat a 3. számú szöveges melléklet tartalmazza.

#### Ajánlott kerékpáros útvonal az Eger-patak bal partján

Az Eger-patak bal partján ajánlott kerékpáros útvonal vezet a Cifrakapu tér - Jankovics Dezső utca - Balassi Bálint utca - Knézich Károly utca, majd az Eger-patak jobb partján az Árva köz - Zalár József utca - Gárdonyi Géza tér - Gerl Mátyás utca - Dobó István tér - Eszperantó sétány - Egészség ház utca útvonalon.

A nyomvonal táblázása hiányos, az Eger-patak menti kerékpárút kiépültével - részben - elveszítette jelentőségét.

#### 4.4.6 Kerékpáros átvezetések

A város gyalog- és kerékpárútjainak, önálló kerékpárútjainak általános problémája a nem megfelelően kialakított vagy hiányzó kerékpáros átvezetés. Mivel a probléma a régi és újonnan épült létesítményekre egyaránt jellemző, ezért önálló fejezetben foglalkozunk a problémával.

Általánosságban elmondható, hogy a város kerékpáros átvezetései nincsenek kellő hangsúllyal kialakítva, nem jellemző a színbeli vagy fizikai kiemelés, minden esetben a



kerékpárút van alárendelt helyzetben. A patak menti nyomvonalon való kerékpározás folyamatos elsőbbségadási kötelezettséggel jár, az alárendelt szerep gyakori megállásra kényszerít, ami kényelmetlen. Jellemző az indokolatlan STOP tábla használat olyan csomópontokban is, ahol egyébként elsőbbségadás kötelező tábla alkalmazása lenne szükséges a láthatóság alapján. A városban kevés a kerékpárút-kerékpárút csomópont, azonban itt is minden esetben szükséges az elsőbbségi viszonyok tisztázása. A csomópontokban jellemzően csak az egyenes továbbhaladás van egyértelműen megoldva, a kanyarodó mozgásokat nem segíti kerékpárosbarát intézkedés.

Előfordul, hogy kerékpárutakat gyalogátkelőhely köt össze (Malom utca), vagy gyalogátkelőben ér véget (Deák Ferenc utca). A kerékpáros átvezetés hiánya tisztázatlan elsőbbségi viszonyokat, félreérthető, balesetveszélyes szituációkat teremt. Azok a csomópontok, melyek kerékpáros átvezetés hiányában problémát jelentenek, „*Hajtva tilos, tolvaj szabályos!*” táblákkal lettek ellátva. A gyalogátkelőhelyen való kerékpározás körüli nyitott kérdések és tévképzetek tovább erősítésével erősíti a gyalogos-kerékpáros konfliktusokat. A koncepció egyik alapvető célja, hogy a kerékpározók közlekedésükhöz ne a járdákat vegyék igénybe, ne gyalogátkelőként keresztezzék az utakat. A kihelyezett táblák lényeges információt nem közölnek, nem oldják fel a meglévő konfliktusokat, sőt, a közlekedők közötti konfliktusok számát tovább növelik a továbbra sem egyértelmű elsőbbségi viszonyok miatt.

Javaslatainkat lásd a 5.1.4 *Problémás kerékpárút-csomópontok* fejezetben.



64. ábra: Malom utca - a kerékpárút keresztezésében hiányzik a kerékpáros átvezetés, STOP tábla rendeli alá a kerékpárutat, miközben *Hajtva tilos, tolvaj szabályos* tábla is kikerült

#### 4.4.7 Térségi kapcsolatok

A területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalakat a 4.2.1 fejezet tárgyalja.

Az Országos Területrendezési Tervben megállapított országos kerékpárforgalmi törzhálózat elemei közül az Eger-Felsőtárkány szakasz tekinthető „kiépültnek”, a többi nyomvonal fejlesztésre vár. A város térségi kapcsolatait az alábbi táblázat foglalja össze.

A területrendezési tervekkel kapcsolatos javaslatainkat a 7. számú térképes melléklet és az 5.2 fejezet tartalmazza. Infrastrukturális javaslataink az 5.1 fejezetben.

Út száma	Forgalma (ÁNF / nehézgépjármű)	Megjegyzés
25 (észak felé)	5783 / 308	OTrT 22. számú Bükki kerékpárút kijelölt nyomvonalának része, városból kivezető önálló kerékpárforgalmi létesítmény nincs.
2505	2306 / 129	OTrT 23. számú Nyugat-zempléni kerékpárút része, az út északi oldalán kerékpárút vezet.
24	3370 / 209	A főút belterületen 2x2, külterületen 2x1 sávossal kialakítású, önálló kerékpárforgalmi létesítmény nincs.
2416	3337 / 213	OTrT 3. számú Kelet-magyarországi kerékpárút nyomvonalának része, nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény.
Eger - Egerszalók külterületi út	nem ismert	Fontos turisztikai irány lehetne, kapcsolódva a 2015-ben elkészült Egerszalók-Demjén kerékpárúthoz.
25 (dél felé)	7624 / 540	A főút külterületi kialakítása 2x1 sávossal, kapaszkodósávokkal, önálló kerékpárforgalmi létesítmény nincs. A legközelebbi település, Kerecsend 10 km-re fekszik Egertől.
2501	13837 / 675	OTrT 3. számú Kelet-magyarországi kerékpárút nyomvonalának része, nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény. A város a környező településekkel együttműködésben tervez fejlesztéseket. <sup>51</sup>
2503	4124 / 108	Nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény.
2504	2510 / 137	A nyomvonal szerepel Eger szabályozási tervében. Jelenleg nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény.

10. táblázat: Eger térségi kerékpáros kapcsolatai

#### 4.4.8 A város forgalmas útszakaszainak problémája

A várost két nagyobb forgalmú országos főút szeli át, a 24-es és 25-ös számú főút.<sup>52</sup> A város fenntartható városi mobilitási tervének vonatkozó megállapítása:  
 „...A fentiek alapján elmondható, hogy a korábbi évtizedek infrastruktúra építésének túlzott és máig kihasználatlan elemei a 25-ös számú út Tescótól északra lévő négysávossal és a 24-es út négysávossal.”

##### 25-ös számú főút:

- 2x2 sávossal kialakítású (a Kőlyuk úttól a Tárkányi útig). Felületi szakasz gyakorlatban 2x1 sávossal működik, a szélső sávot parkolásra használják.
- A főút kialakítása nem kerékpárosbarát, nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény, miközben a teljes belterületi szakaszon jellemző a kerékpáros forgalom – tehát az igény megvolna rá.
- Csomópontjai többnyire jelzőlámpás irányításúak, nagy kiterjedésűek, ahol az akadálymentes gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételei nem adóttak.

<sup>51</sup> Bővebben: 4.3 Közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló fejlesztések fejezet

<sup>52</sup> Forgalmi adatokat a 4.4.1 Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése fejezet tartalmaz.



#### 24-es számú főút:

- 2x2 sávossal kialakítású (a Baktai úttól). Gyakorlatban 2x1 sávban zajlik a forgalom, a szélső sávot parkolásra használják.



65. ábra: A 25. számú főút felnémeti szakaszán a szélső sávot gyakorlatilag parkolósávnak használják, így a gépjármű-forgalom gyakorlatban csak 2x1 sávban zajlik

A főutakkal párhuzamos járdák - kiemelten a 25-ös sz. főúton - szélessége több szakaszon gyalogos közlekedésre alkalmatlan. Lámpaoszlopok és táblák szűkítik az egyébként is elégtelen szélességű felületet. Babakocsival vagy kerekesszékekkel nem lehet rajtuk közlekedni. A főutak tervezésekor csupán a motorizált forgalom igényeit elégítették ki, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeit azóta sem teremtették meg.

#### 4.4.9 Zsákutca átjárhatóságának biztosítása

A városban kevésbé jellemző probléma, azonban van olyan zsákutca, aminek a kerékpáros/gyalogos átjárhatósága nem megoldott. A hiányosság felesleges kerülményre kényszerít, ami csökkenti a nem-motorizált közlekedési formák vonzerejét. A problémás zsákutcákban kitaposott ösvény jelzi az igényt az átjárhatóságra.



66. ábra: Zólyomi utca Tompa Mihály utca felőli vége. A zsákutca ma is átjárható, azonban kiépítés és táblázás nincs.

#### 4.4.10 Balesetveszélyes akadályok

A városban járva több helyen is találkozhatunk olyan víznyelőkkel, amelyeknek a kialakítása könnyedén okozhat balesetet. A hosszirányú rácsozásban könnyedén megakad a kerék, aminek akár súlyos következményei lehetnek.

A probléma tekintetében van előrelépés, a város 2015-ben néhány helyszínen kicserélte a balesetveszélyes víznyelőket.



67. ábra: Balra - 2015, Sándor utca - egy szélesebb kerék is könnyen elakadhat a hosszirányú rácsokban

Jobbra - 2016 Sándor utca - A Kerékpárosbarát Eger koncepcióban javasoltak szerint a város haránt irányú rácsra cserélte a korábbi balesetveszélyes rácsot

#### 4.4.11 Egyirányú, korlátozott behajtású, forgalomcsillapított utcák

##### Egyirányú utcák

Egerben számos egyirányú utca nehezíti és felesleges kerülőkre kényszeríti a kerékpárral közlekedőket. A belváros több egyirányú utcájában (pl. Servita u., Egészség ház u., Faiskola u. stb.) a szokásjog felülírja a KRESZ-t és szabálytalan magatartást vált ki. Azokban az egyirányú utcákban, ahol nem megengedett az ellenirányú kerékpározás, ott a gépjárművek vezetői nincsenek felkészülve a szemből érkező kerékpározóra. A kerékpárral közlekedők rendszeres szabályszegése konfliktusokat okoz, erősíti a velük szemben alkotott negatív sztereotípiákat. Egerben egyelőre elenyésző azoknak az utcáknak a száma, ahol megengedett ellenirányban kerékpárral közlekedni. Egyirányú utcákra vonatkozó javaslatunkat a 5.1.5 Egyirányú utcák fejezet tartalmazza.



68. ábra: Balra - Faiskola utca - a szokásjog felülírja a szabályokat. A sebességcsökkentő küszöb kerékpárosbarát átalakítása szükséges

Jobbra - Kerékpárosbarát kialakítás a Károlyi Mihály utcában

##### Történelmi Belváros

Eger történelmi belvárosa korlátozott behajtású övezet. A belváros rehabilitációja és forgalomcsillapítása ösztönzőleg hatott a mindennapi kerékpárhasználat terjedésében. A város 46/2015. (XI. 26.) önkormányzati rendelete szabályozza a történelmi belváros közlekedési rendjét. A rendelet célja, hogy a történelmi belvárosban a gépjárműforgalom által okozott káros hatások mérséklődjenek, a belvárosi utcák, terek motorizált forgalma csökkenjen, a gyalogos- és kerékpáros forgalom biztonsága növekedjen. Ennek



megfelelően a belváros bizonyos területeire csak gyalogosan, illetve kerékpárral lehet behajtani. A belvárosi egyirányú utcák kerékpározók számára való ellenirányú megnyitására (lásd 5.1.5 fejezet) van szükség.



69. ábra: Jó példa - A Bajcsy-Zsilinszky utca sorompója gyalogosan és kerékpárral is átjárható a kar felnyitása nélkül

### Gyalogos övezetek

A városban két gyalogos övezet található:

- Széchenyi István utca a Macki Valér utca és Szent János utca között
- Dr. Sándor Imre utca

Az övezetekben csúcsidőben jelentős a gyalogos forgalom, így a kerékpáros tiltás indokolt, azonban holtidőben, kisebb gyalogos forgalom mellett a szakaszokon konfliktusmentes a közös használat - ezt a (szabálytalan) gyakorlat igazolja.

### Forgalomcsillapított utcák

Egerben számos kisebb kiterjedésű lakó-pihenő övezet, valamint 30 km/h korlátozott sebességű övezet van, melyek önmagában kerékpárosbarát körülményeket teremtenek (lásd 10. ábra: *Forgalomcsillapított utcák a városban* a 29. oldalon). A sebességcsökkentő és behajtásgátló elemek kialakítása azonban nem minden esetben kerékpárosbarát, azonban ezek átalakítása folyamatos az utóbbi egy évben.

### 4.4.12 Kerékpárparkolás

Egerben az utóbbi években számos helyen javultak a kerékpárparkolás és -tárolás feltételei, a *Kerékpárral a Bükkön át* projekt keretein belül például 4 helyszínen összesen 70 kerékpártámaszt telepítettek, kiépült a vasútállomás B+R parkolója is.

A fejlesztések ellenére gyakran találkozni nem megfelelő kialakítású<sup>53</sup>, rosszul használható kerékpártámaszokkal. Ezek jellemzően csak a kereket rögzítik, nem támasztják megfelelően a kerékpárt, így az eldőlni, valamint nem lehet biztonságosan lakatolni. Továbbra is hiányoznak kerékpártámaszok főbb forgalomvonzó létesítményeknél. A lakótelepi kerékpártárolás nincs megoldva, a lakók gyakran a lakásban, folyosón kénytelenek tárolni kerékpárjukat, mely higiéniai és tűzvédelmi problémákat okoz. A kerékpárok parkolásának és tárolásának megoldatlansága gátat szab a mindennapi kerékpárhasználat terjedésének.

<sup>53</sup> A Magyar Kerékpárosklub kerékpártámaszok kialakítására és telepítésére vonatkozó műszaki ajánlása elérhető itt: <http://kerekpárosklub.hu/parkolas>

A közösségi közlekedési megállóban, a vasútállomás kivételével nincsen megoldva a kerékpárparkolás kérdése, az autóbusz-pályaudvaron nincs B+R parkoló. Javaslatunkat a 5.4 fejezet tartalmazza.



70. ábra: B+R előtte-utána a vasútállomáson. A régi tároló ugyan megmaradt, 2015-ben fedett, megfelelő kialakítású B+R parkoló épült. A bővítés máris indokolt, gyakorlatilag tele van.

#### 4.4.13 Kerékpárszállítás közösségi közlekedési járműveken

Az helyi és helyközi autóbuszokon kerékpárt jelenleg nem lehet szállítani. Vasúton a vonatok többségén adottak a kerékpárszállítás feltételei, melyek jellemzően megfelelőek, a kapacitás és a kerékpárszállító vasúti kocsi kialakítása nem mindig. A vasúton kerékpárral együtt utazók számáról a 4.4.1 *Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése* fejezetben írtunk, míg javaslatunkat a 5.6 *Egyéb javaslatok* fejezet tartalmazza.



71. ábra: Az Egerben megforduló vonatokon jellemzően megoldott a kerékpárok szállítása, azonban a kapacitás és a kerékpárszállító vasúti kocsi kialakítása nem mindig megfelelő.

#### 4.4.14 Üzemeltetés-fenntartás

A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás<sup>54</sup> értelmében a közlekedési infrastruktúra, minden olyan eleme kerékpárforgalmi létesítménynek tekintendő, amely használata a kerékpározók számára nem tilos.

A város gépjárművek és kerékpárok által közösen használt felületeinek minőségére külön nem térünk ki. Egy fontos probléma a vízelvezető rácsok kérdése, azok balesetveszélyes kialakítása. A hosszirányú rácsba a kerékpár kereke könnyen beakad, így ezt kerülni kell. Olyan kialakítás használata javasolt, amelyben nem akad el menet közben a kerékpár kereke. A problémát a 4.4.10 fejezet tárgyalja.

<sup>54</sup> e-UT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése



A város önálló kerékpárforgalmi létesítményeinek állapota jellemzően megfelelő, bizonyos korábban épült szakaszok azonban kifogásolhatóak. A burkolat állapota, esetlegesen az úrszelvénybe belógó vagy a burkolatra ránőtt növényzet nehezíti a kerékpáros közlekedést. Különösen problémás a Felnémet – Felsőtárkány közötti kerékpárút állapota mind a burkolat állapota, mind az útmenti növényzet ápolatlansága miatt.<sup>55</sup> Emellett a Felsőváros Bükk sétány menti kerékpárút és a nagylaposi gyalog- és kerékpárút tekinthető kritikussnak, ahol a burkolat szélességét több szakaszon komolyabb mértékben csökkenti a ránőtt növényzet. A szélességi adatokat a 11. táblázat tartalmazza:

Szakasz	Eredeti szélesség	Használható szélesség a kritikus szakaszon
Bükk sétány menti kerékpárút	1,8 m	1,3 m
Nagylaposi gyalog- és kerékpárút	2,7 m	1,8 m

11. táblázat: Növényzet által kritikusan benőtt szakaszok  
(mérések időpontja: 2016. szeptember 14.)



72. ábra: A Kerékpárral a Bükkön át projekt keretén belül épült új szakasz a Tárkány-patak mellett, a 25. sz. főút nyugati oldalán.

Balra: A növényzet ápolatlan, elkezdett ránőni a burkolatra  
Jobbra: Repedések a burkolat szélén

Az utóbbi évben több pozitív előrelépés is történt. Az Olasz utca és Rezeda utca közötti kritikus állapotú szakaszt felújították, emellett a növények által benőtt és beszűkült szakaszokat is megtisztították a Bükk sétány mentén.

További probléma, hogy az Eger-patak magas vízállása esetén a medrében vezetett kerékpárutat elönti, az kerékpározásra alkalmatlanná válik. A 25. sz. főút alatt átvezetett nyomvonalnak nincs kijelölt alternatívája, miközben magas vízállás esetén ez a szakasz járhatatlanná válik – javaslatunkat az 5.6.2 fejezet tartalmazza.

<sup>55</sup> A kerékpárúttal kapcsolatos problémákra a helyi civil szervezetek, valamint a kérdőívet kitöltők is többször felhívták a figyelmet.

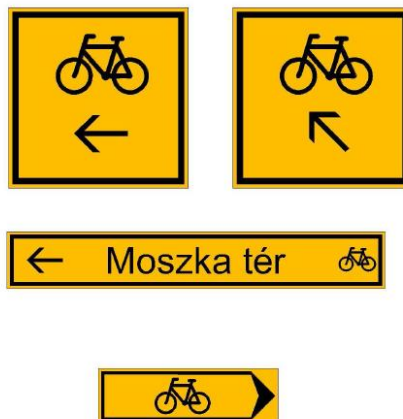


73. ábra: Előtte-utána: az Olasz u. és Rezeda u. közötti kritikus állapotú szakasz felújításra került

#### 4.4.15 Útirányjelző táblarendszer

A vonatkozó utügyi műszaki előírás szerint: Az útirányjelzésnek az első információ megadását követően összefüggőnek, következetesnek, folyamatosnak, valamint könnyen követhetőnek kell lennie mind a közlekedési, mind a szabadidős célú kerékpárforgalmi nyomvonalakon. A meglévő tájékoztatási rendszerhez illeszkedő egyedi táblarendszer is tervezhető. Egy településen belül összehangolt, egységes útirányjelző táblarendszert kell alkalmazni.

A fenti útbaigazító táblarendszerhez szervesen illeszkedve útlezárások, járhatatlanná vált nyomvonalak (pl. az Eger-patak magas vízállása) esetén a kerékpáros forgalom terelését biztosítani kell. Biztonságos és lehetőség szerint akadálymentes terelőútvonalat kell tervezni, melyet megfelelően jelölni, kitáblázni szükséges. A terelést jelző táblák alapszíne sárga, fekete feliratú. Az Eger-patak magas vízállása miatt a patak menti kerékpárút két szakasza is járhatatlanná válik, javaslatunkat a 5.6.2 fejezet tartalmazza.



74. ábra: Példa terelőútvonal táblákra (Forrás: e-UT 03.04.11, Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése)

A Kerékpárral a Bükkön át projekt keretén belül kihelyezett információs és útbaigazító táblák alapvetően megfelelő helyekre és sűrűségben kerültek ki. Egy oszlopra azonban túl sok táblát helyeztek ki. Az útbaigazító táblák jellemzően több irányba mutatnak, mint az adott csomópont ág száma, ez nehezíti a tájékozódást. Több esetben a táblák kitakarják egymást, emiatt menet közben nehéz értelmezni őket.



75. ábra: Útbaigazító táblák a városban

Balra: Raktár utca – Hadnagy utca: Útbaigazító táblák alkalmazása egymás mellett felesleges  
Jobbra: A Tűzoltó tér információs táblái kitakarják egymást, egyszerűbb tábla könnyebben olvasható és informatívabb lenne

#### 4.4.16 Közbringa

A városban jelenleg nincs közbringa rendszer, a város vezetése a közeljövőben nem tervez ezirányú fejlesztéseket. Az Eszterházy Károly Főiskolán felmerült egy belső rendszer kialakítása, egyelőre csak ötlet szintjén, konkrétumok nem állnak rendelkezésre. Javaslatainkat az 5.3 Közbringa fejezet tartalmazza.

#### 4.4.17 Szabadidős és turisztikai célú kerékpározás

Eger történelmi jelentősége, turisztikai vonzereje a kerékpáros turizmus számára is hívogató. A város földrajzi adottságai, a Bükk és Eger környékének természeti értékei komoly lehetőségeket tartogatnak a szabadidős, sport és turisztikai célú kerékpározás fellendítésére.

A *Kerékpárral a Bükkön át* projekt keretén belül kijelölt ajánlott kerékpáros útvonalon lehet eljutni Lillafüredre, Miskolctapolcára. Az útvonalon kerékpáros útirányjelző táblarendszer és kerékpáros pihenők vannak. Egerben 24 db elektromos kerékpár áll a túrázni vágyók rendelkezésére, mely szintén a fent említett projektben került beszerzésre. A projekt távlati célja a Demjén - Egerszalók kerékpárúthoz való csatlakozás.

Eger a Tisza-tótól alig 40 km-re fekszik, azonban nincs megfelelő kerékpáros összeköttetés. A tó már ma is jelentős turisztikai vonzerővel bír, mely a jövőben várhatóan tovább nő az elmúlt időszak és a közeljövőben tervezett fejlesztéseknek köszönhetően.

A területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalakat a 4.2.1 fejezet mutatja be, míg javaslatainkat a 7. számú térképes melléklet és az 5.2 fejezet tartalmazza.

#### 4.4.18 Kerékpáros közlekedés népszerűsítése, oktatás-nevelés

A fenntartható közlekedési módok, ezen belül a kerékpáros közlekedés népszerűsítése érdekében a város elsősorban országos rendezvényekhez csatlakozik, melyek a következők:

- *Európai Mobilitási Hét:* a város hagyományosan, minden évben csatlakozik a kampányhoz.
- *Autómentes Nap:* a fentihez csatlakozva a város ösztönzi az egyéni gépjárműhasználat mellőzését, alternatív módok használatát. Nagyarányú forgalomkorlátozás, útlezárás, a gépjárműforgalom tiltása (pl. ciclovía) bizonyos napokon a gyaloglás és a kerékpározás népszerűsítése érdekében nem jellemző.
- *Föld Napja:* minden tavasszal környezet- és természetvédelmi, egész napos programokat kínál a város a helyi civil szervezetekkel együttműködésben.

Kerékpáros ügyességi pálya és Kerékpárosklub Kisokos is része volt a 2015-ös programnak.

- Kerékpárosbarát Település cím: a város 2013-ban nyerte el a díjat.

A város szorosan kerékpáros rendezvényeit jellemzően a helyi civil szervezetek, elsősorban az Egri Hegyi Kerékpáros Sport Egyesület szervezi és bonyolítja le:

- *I bike Eger (korábban Critical Mass Eger):* a kerékpáros felvonulás célja a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, a városvezetés figyelmének felhívása a kerékpárosbarát fejlesztések szükségességére.
- *Bringás reggeli:* 2016-ban került először megrendezésre. Az országos kampány célja a mindennapi kerékpárhasználat népszerűsítése, a kerékpárral munkába indulókat a szervezők egy reggelivel jutalmazzák.
- *Night Ride:* éjszakai kerékpáros felvonulás, közös kerékpározás a városban, melyhez alkalmanként egyéb programok is társulnak pl.: rendőrségi felvilágosítás a kivilágítás fontosságáról, tematikus kerékpártúra, tervbemutató, filmvetítés stb.
- *Bringás fesztivál:* az Egri Hegyi Kerékpáros Sport Egyesület részletesen megtervezett, 3 napos bringás fesztivál koncepcióval rendelkezik. 2016 tavaszán partnerül hívta Eger városát a program közös lebonyolítására, azonban a város vezetése nem támogatta a kezdeményezést, így a fesztivál elmaradt.



A város kerékpározásért elhivatott civiljeit tömöríti a *Critical Mass - Eger* facebook csoport. Az aktuális ügyek és programok megvitatására készült csoport több, mint 500 tagot tömörít. A Kerékpárosbarát Eger koncepció civil észrevételeit, valamint a kapcsolódó kérdőívet itt is terjesztettük.

Sportrendezvények:

A Bükk és a Mátra több kisebb kerékpáros sporteseménynek ad otthont, melyek közül a legnagyobbak a következők:

- *Spezialized Szilvásvárad Maraton*.<sup>56</sup>  
A Szilvásvárad Túrakerékpáros Klub szervezésében kerül minden év májusában megrendezésre, a 2016-os volt a tizenötödik.
- *Bükk Hegyikerékpár Maraton*.<sup>57</sup>  
Az egeri Nagy Sport Egyesület által szervezett maratont augusztusban rendezik, a 2016-os volt a tizenhatodik.
- Mátra mountain bike maraton:  
A TOP Maraton sorozat egy állomása a Mátra maraton, melyet a Vuelta Sportiroda szervez, a 2016-os volt a tizenötödik.

Egerben az oktatási jellegű tevékenységek kevésbé jellemzőek és elsősorban a fiatalokra, iskolás korúakra koncentrálnak:

- *Bebiciklizés*: Egerben eddig egyszer, 2016 tavaszán volt Bebiciklizés, mely elsősorban oktatási célú program. A városi forgalomban bizonytalanokat, a kerékpárral félve közlekedőket látják el hasznos elméleti és gyakorlati tudással.
- *Kerékpárosklub Kisokos*: lásd fent - Föld napja
- *Iskolai programok*: Az iskolák tananyagában csak korlátozottan szerepel közlekedéssel kapcsolatos foglalkozás, elsősorban a város rendezvényeihez szoktak csatlakozni (pl. Föld Napja, érsekkerti programok)
- *Iskola rendőre program*: a város általános és középiskolái önkéntesen csatlakozhatnak a programhoz, melynek része a rendőrség közlekedésbiztonsági foglalkozása. A kerékpározást érintő kérdések, gyakorlati, ügyességi foglalkozások szerves részét képezik a foglalkozásoknak.

A Heves Megyei Rendőr-főkapitányság közreműködésében több közlekedésbiztonsági program is megjelenik a városban:

- *Közlekedik a család vetélkedő*
- *Bringázik a család vetélkedő*
- *Látni és látszani* kampány
- *Együtt közlekedünk* kampány
- *Biztonságosan közlekedni egy életúton* roadshow

---

<sup>56</sup> Bővebben: <http://www.szilvasvaradmaraton.hu/>

<sup>57</sup> Bővebben: <http://www.nse.hu/bukk-hirek>

#### 4.4.19 Szervezeti-működési háttér

A polgármesteri hivatal szervezeti egységei között az alábbi fő szereplők kapcsolódnak szorosan kerékpározáshoz, jelen hálózati tervben javasoltak megvalósulásához:

- **Főépítészeti Csoport:** Az épített környezet elemeinek alakításával és védelmével, továbbá a terület és településrendezéssel, a terület és településfejlesztéssel kapcsolatos egyes feladatait Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata a főépítész közreműködésével látja el.<sup>58</sup>
- **Városüzemeltetési iroda:** Az irodán belüli Üzemeltetési és beruházási csoport elsősorban tisztán önkormányzati forrásból megvalósuló kisebb fejlesztések, felújítások koordinálójá, feladatai között szerepel a közúti beruházások műszaki tartalmának megtervezése is. Emellett kapcsolódik a külső (EU-s és hazai) forrásokból megvalósuló projekteket bonyolító munkacsoporthoz is, mint a munkacsoport tagja. A fenti feladatokon túl egyéb, kerékpározással szoros összefüggésben lévő rendezvények pl. az autómentes nap szervezésében is részt vesz. Főbb feladatai:
  - Közútkezeléssel kapcsolatos feladatok
  - Egyéb, közlekedéssel kapcsolatos feladatok
  - Csapadékvíz rendezéssel összefüggő feladatok
  - Intézményi felújításokkal és beruházásokkal kapcsolatos feladatok
  - Egyéb felújításokkal és beruházásokkal kapcsolatos feladatok
  - Városüzemeltetéssel, fenntartással kapcsolatos feladatok
  - Energiagazdálkodással kapcsolatos feladatok
  - Városképet érintő közterület-használatok engedélyezése és az ezzel kapcsolatos ügyintézés
  - Közbiztonsággal, polgárvédelemmel kapcsolatos feladatok
- **Egri Városfejlesztési Kft.:** Nagyobb volumenű fejlesztési projektek lebonyolítója. Feladata a városfejlesztési projektek teljes műszaki előkészítése, a városfejlesztési projektekhez kapcsolódó beruházások lebonyolítása, a városfejlesztési projektek pénzügyi elszámolása az Önkormányzat felé, a fenti tevékenységhez szükséges beszerzések teljes körű lebonyolítása. A projektek teljes élettartama során koordináló szerepe van, azaz a tervezési szakasztól a lezárásig, az utánkövetést is beleértve terjednek a feladatai.
- **Pályázatkezelési munkacsoport:** A 2014-2020-as időszak EU-s forrásainak felhasználásáért egy munkacsoport felelős, ami az alábbi tagokból áll: Egri Városfejlesztési Kft. (lebonyolító), Városüzemeltetési iroda vezetője és Főépítész iroda két delegáltja. A munkacsoport felel a pályázat benyújtásáért és lebonyolításáért. A szervezetek között nincs egyértelmű alá-fölé rendeltség, emiatt nehezen megállapíthatóak a felelősségi körök. A munkacsoport tagjai számára nem mindig egyértelmű, hogy egy adott feladat vagy kérdés kihez tartozik, nem tudni ki kitől mit kérhet/követelhet jogosan.

A kerékpáros ügyek a hivatali rendszerben nem jelennek meg egy kézben, személyhez kötve, nincs a kerékpáros ügynek arca, koordinátora. Jellemzően a különböző irodák és munkacsoportok egy-egy tagjának elhivatottságán és a kerékpározáshoz kapcsolódó viszonyán múlik a kerékpározás ügye - jellemzően „önkéntes” alapon, akár munkaköri leíráson felül. A városnak vannak előremutató, kerékpárosbarát tervei, koncepciói, melyeket jellemzően követ a döntéshozás során, azonban bizonyos kérdésekben könnyen háttérbe szorulhat a kerékpározás ügye, különösen akkor, ha az adott kérdésben nincs

<sup>58</sup> Forrás: Eger MJV integrált településfejlesztési stratégiája

elhivatott, a kerékpáros szempontokért lobbizó személy. A hivatali rendszerben nincs elfogadott, egységes vélemény a kerékpározásról, nincs a kerékpáros közlekedésnek „érdekképviselő”.

A Városüzemeltetési iroda munkatársaival folytatott interjúk során elsődleges problémaként a kerékpáros referens hiánya jelent meg.

### Költségvetés

A kerékpáros fejlesztésekre és üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetést tekintve nincs önálló elkülönített pénzügyi keret, melyet kizárólag kerékpáros ügyekre különítenek el. Ez valójában nehezen is értelmezhető, hiszen a kerékpáros fejlesztések gyakran nem önmagukban, önálló projektként jelennek meg, hanem egyéb közlekedésfejlesztési projektek részeként, integránsan. Közutak, hidak üzemeltetésére meghatározott éves költségkerete van a városnak, melynek felhasználásáról a Városüzemeltetési iroda dönt, így arról is, hogy esetleges „önálló” kerékpáros projektekre mekkora forrást biztosít. A költségkeret az alábbi elkülönített elemekből áll:

- Utak járdák karbantartása
- Közúti jelzőeszközök, úttartozékok
- Útburkolati jelfestés
- Közúti szakági nyilvántartás
- Hidak karbantartása
- Külterületi utak fenntartása
- Útellenőri feladatok ellátása

<b>Közutak, hidak üzemeltetésére elkülönített éves költségkeret (ezer Ft)</b>	
<b>2012</b>	32 600
<b>2013</b>	49 000
<b>2014</b>	59 000
<b>2015</b>	60 500
<b>2016</b>	62 500

12. táblázat: Közutak, hidak üzemeltetésére elkülönített éves költségkeret (ezer Ft)<sup>59</sup>

### Civil szervezetekkel való együttműködés

A város és a helyi civil szervezetek kerékpáros közlekedést érintő ügyekkel kapcsolatos együttműködése a kötelező lakossági fórumokra és egyeztetésekre szűkül, nincs sem formális, sem informális kapcsolat, nincs rendszeres egyeztetés. A civilekkel való együttműködés hiányának egyik legfőbb oka a kerékpáros referens hiánya, valamint a város és a civilek egy része közötti rossz kapcsolat, korábbi vitás helyzetek miatti rossz viszony. Szervezetünk, a Magyar Kerékpárosklub a 2015 óta szoros együttműködés keretén belül dolgozik együtt a várossal. A közös munka legfőbb eredménye a Kerékpárosbarát Eger koncepció, azóta több tervvélemény, helyszíni bejárás, Bebiciklizés stb. köthető az együttműködéshez (konkrétumokat lásd az egyéb fejezetekben).

A fenti Kerékpárosbarát Eger koncepció egyik alapcélja volt a civilek és a városvezetés együttműködésének erősítése. Ennek érdekében közös találkozót, workshopot rendeztünk, az anyagot véleményeztettük több helyi szervezettel, valamint javaslataink között is szerepelt a rendszeres egyeztetések bevezetése, a szorosabb kapcsolat kialakítása.

<sup>59</sup> Részletes költségvetési adatok elérhetőek az alábbi oldalon: <https://goo.gl/2IEvZO>

#### 4.4.20 Összefoglalás, problématerkép

Eger kerékpáros problématerképét az 1. számú térképes melléklet tartalmazza. A helyzetértékelés fejezet megállapításait az alábbi táblázat foglalja össze.

<p><b><u>Erősségek:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2016-ban megvalósult új hálózati elemek</li> <li>• A város jelentős része forgalomcsillapított, már ma is jól kerékpározható</li> <li>• Fenntarthatósággal foglalkozó aktív civil szervezetek</li> <li>• Kerékpározáshoz kapcsolódó rendezvények (I bike Eger, Bükk Maraton stb.)</li> <li>• Stratégiai anyagok, koncepciók: SUMP, Kerékpárosbarát Eger koncepció stb.</li> </ul>	<p><b><u>Gyengeségek:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hiányos kerékpárforgalmi főhálózat, hiányzó térségi kapcsolatok</li> <li>• Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények tipikus hibái, üzemeltetési hiányosságai</li> <li>• Jellemző gyalogos-kerékpáros konfliktusok, kerékpárúttal párhuzamos járda hiánya</li> <li>• Kerékpárparkolás hiányosságai</li> <li>• A közlekedési hálózat kialakítása nem mindenhol kerékpárosbarát (főutak)</li> <li>• Kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos tévhittek, rossz közlekedési szokások</li> <li>• Szervezeti háttér: kerékpáros referens hiánya</li> <li>• „Szoft elemek” hiánya</li> </ul>
<p><b><u>Lehetőségek:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jelentős potenciál a kerékpáros közlekedés részarányának növelésére (lakossági igény, kedvező adottságok)</li> <li>• Költséghatékony eszközökkel a közlekedési hálózat könnyedén kerékpárosbaráttá tehető</li> <li>• Előkészítés alatt álló fejlesztések</li> <li>• Észak-déli tengely kedvező domborzati viszonyai</li> <li>• Nagy népsűrűség</li> <li>• Rövid, kerékpárral könnyen megtehető városon belüli távolságok</li> <li>• Jelentős potenciál a kerékpáros turizmusban</li> </ul>	<p><b><u>Veszélyek:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros referens hiányában a kerékpározás ügye nem kap kellő hangsúlyt a döntéshozói folyamatokban</li> <li>• A város keleti és nyugati városrészeire jellemző kedvezőtlen domborzati viszonyok</li> <li>• Magyar Közút Nonprofit Zrt. üzemeltetésében álló főutak kérdése, kerékpárosbarát átalakításuk elhúzódik</li> </ul>

13. táblázat: Helyzetértékelés összefoglalása - egyszerű SWOT értékelés



## 5 Javasolt fejlesztések

### 5.1 Infrastrukturális fejlesztések

#### 5.1.1 Kerékpárforgalmi főhálózat megteremtése

Cél a városrészek, fontosabb intézmények, fő forgalomvonzó létesítmények összekötése. A főhálózat létesítményei a kerékpározók számára magas szolgáltatási színvonalat biztosítanak, nyomvonaluk közvetlen és a kerékpárral közlekedők elsőbbségét biztosítják. Ezek az útvonalak jellemzően a város már évtizedekkel, évszázadokkal korábban kialakult fő útvonalai. A nyomvonaluk optimális, ezeknél jobb helyszínrajzi, magassági vonalvezetéssel rendelkező útvonalat csak komolyabb beavatkozások árán lehet építeni. A kerékpárforgalmi főhálózat nem feltétlenül egyezik meg a jelenlegi főútvonalakkal, de az előbb említett okok miatt jellemzően a két hálózat elemei a legtöbb esetben azonosak. A főhálózat különleges elemei a többnyire zöldövezetben, kislevegalmú utakon vezetett kerékpáros útvonalak. Ennek jó példája lehet az észak-déli irányú patak-menti kerékpáros útvonal.

#### Főhálózat elemeivel szemben támasztott főbb követelmények:

- A létesítmény kialakítása megfelelő komfortot és biztonságérzetet adjon a gyakorlatlanabbak számára is.
- Legyen attraktív és vonzó.
- Fűzze fel a fő forgalomvonzó létesítményeket.
- Lehetőség szerint a kerékpáros forgalom élvezzen előnyt.
- Az év minden napján járható legyen. Építés, útlezárás vagy árvíz esetén terelőútvonalat kell biztosítani, megfelelően jelzett terelés szükséges.
- A létesítmény szélessége lehetőség szerint tegye lehetővé az előzést, a kényelmes egymás mellett haladást.
- Nagyobb emelkedők (>6 %) és kerülők ne nehezítsék a haladást.

#### 5.1.2 A kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek megvalósítása

A fejezetrészben azokat az útvonalakat, hálózati elemeket mutatjuk be, melyek Eger javasolt kerékpárforgalmi főhálózatát alkotják a jövőben. Javaslatot adunk a létesítmény típusára, főbb jellemzőire.

Javaslatainkat létesítménytípus szerint, megvalósítási ütemek szerint a 8., 9., 10. és 11. számú rajzi mellékletek tartalmazzák.

##### I. Kertész utca

- Tervezett kerékpárforgalmi létesítmény: kétoldali kopenhágai típusú kerékpársáv, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Szarvas tér, körforgalom
- Végpont: Ostorosi út
- Hossz: 1,6 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: I. ütem, a létesítmény tervezése folyamatban van

### **Leírás**

A tervezett létesítmény a Kistályai úti nyomvonal folytatása a belváros felé. Az útvonalon Eger településszerkezeti terve még nem jelölt kerékpárforgalmi létesítményt (a szerkezeti terv a városrészben a patak mentén jelölt kerékpárutat).

Az útvonal a Szarvas téri körforgalomtól indul, kerékpáros nyom alkalmazásával. Ellenkező irányban az egyirányú Maklári úton érhető el a körforgalom.

A Kertész utca kétirányú szakaszán jellemzően K-szegéllyel elválasztott koppenhágai típusú kerékpársáv van tervezve, a szűkebb útszakaszokon kerékpáros nyom alkalmazásával.

A fejlesztés részeként a Szarvas téri körforgalomhoz egy önálló kerékpáros ág is csatlakozna a ma zsákutcaként működő Frank Tivadar utca felé. A körforgalomban kerékpáros nyomot terveznek.

A meglévő jelzőlámpás csomópont helyett körforgalom létesül a Hadnagy utcai csomópontban, a kerékpárral közlekedőket kerékpáros nyommal átvezetve.

### **II. Kistályai út (Sas utca és Kőlyuk út között)**

- Tervezett kerékpárforgalmi létesítmény: kétirányú gyalog- és kerékpárút a Kistályai út nyugati oldalán
- Kezdőpont: Sas út és Kertész utca csomópontja
- Végpont: Kőlyuk út csomópontja
- Hossz: 1,8 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: I. ütem, a létesítmény tervezése folyamatban van

### **Leírás**

A tervezett létesítmény Eger belvárosát és az ipari parkot kapcsolja össze. A nyomvonal déli irányú folytatása az Andornaktálya felé vezető kerékpáros útvonal. A nyomvonal az országos kerékpárforgalmi törzshálózat része is (Kelet-magyarországi kerékpárút).

A Kistályai út (2501 jelű út) gépjárműforgalma nagy, az önálló kerékpárforgalmi létesítmény alkalmazása indokolt (a 2015. évi adatok alapján az átlagos napi forgalom 8924 E/nap, a nehézgépjármű forgalom 404 jármű/nap). Az egyoldali kialakítás az útvonalon alapvetően nem problémás, mivel az itt található úticélok túlnyomó többsége ezen az oldalon található.

A kerékpárút a Sas út tervezett jelzőlámpás csomópontjától indul és a Kőlyuk út jelzőlámpás csomópontjáig tart.

### **Szemponatok a létesítmény tervezéséhez**

A nyomvonal „A” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmény, geometriai tervezésénél az ehhez tartozó paraméterek alkalmazása szükséges.

A Kőlyuk úti csomópontban szükséges a kerékpárút átvezetése a csomóponton, a közútról történő felhajtás és a kerékpárútról történő lehajtás biztosítása.

A Kistályai út keleti oldalán található utcákhoz a kerékpárútról szükséges a megfelelő kerékpáros kapcsolat biztosítása. Ezeket a kapcsolatokat javasolt középsziget alkalmazásával kialakítani.

### III. Sas utca (a Mátyás király út és a Kertész utca között)

- Tervezett kerékpárforgalmi létesítmény: kétoldali kerékpársáv vagy egyoldali kétirányú kerékpárút
- Kezdőpont: Mátyás király út
- Végpont: Sas utca és Kertész utca csomópontja
- Hossz: 1,2 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: I. ütem, a létesítmény tervezése folyamatban van (két tervváltozatban)

#### *Leírás*

A Sas utca (2501 jelű út) kelet-nyugati irányban teremt kapcsolatot a vasútállomástól délre eső szakaszon. Gépjárműforgalma nagy (átlagos napi forgalma 9298 E/nap, nehéz gépjármű forgalma pedig 277 jármű/nap), az önálló kerékpárforgalmi létesítmény alkalmazása indokolt. A létesítmény tervezése folyamatban van, két tervváltozatra. Az egyik változat az útpálya szélesítésével kétoldali kerékpársáv kialakításával számol, a másik pedig kétirányú kerékpárúttal az út északi oldalán.

A két lehetséges változat jellemzését az alábbiakban közöljük:

#### *A kerékpárút előnyei*

- Keresztutcák jellemzően a Sas utca északi oldalán torkollnak, ezért az ezekhez való kapcsolódás egyszerűbb.
- Teljesen önálló nyomvonalon közlekedhetnek a kerékpározók.

#### *A kerékpárút hátrányai, megoldandó feladatok*

- A vízelvezető árok burkolása szükséges.
- A vasúti átjáróban önálló kerékpáros (illetve gyalogos és kerékpáros) átjáró kialakítása szükséges. Jogszabályi előírás miatt közúttal párhuzamosan futó kerékpárút esetén a közúttal azonos biztosítási mód alkalmazása szükséges. Amennyiben a biztosító berendezés átalakítása szükséges, a kerékpárút beruházási költsége lényegesen megnőhet.
- Az egyoldali kétirányú kialakításból származó nagyobb baleseti kockázat a csomópontokban. Javasolt a keresztutak csatlakozásában a kerékpárutat sebességcsökkentő küszöbként kialakítani.
- Szükséges továbbá a patak feletti híd szélesítése vagy önálló műtárgy építése.
- A kerékpárút nehezen vezethető el a Kertész utca csomópontjáig a buszmegálló és a Malom nehezen belátható kapubehajtója miatt.
- A déli oldalon csatlakozó utcákhoz útcsatlakozások kialakítása szükséges, melyeket középsziget védelmében javasolt kialakítani.

#### *A kétoldali kerékpársáv előnyei*

- Az irányhelyes kerékpársávok alacsonyabb baleseti kockázata.
- A szűkebb útszakaszokon kerékpáros nyom alkalmazható (például a vasúti átjáróban vagy a hídnál, azok esetleges későbbi átalakításáig).
- Szükség esetén egyirányú kerékpárút is alkalmazható, a különböző irányhelyes létesítmények kombinálhatóak.

#### *A kétoldali kerékpársáv hátrányai, megoldandó feladatok*

- A balra fordulás kerékpársáv esetén megoldandó feladat. Javasolt a keresztutcáknál középszigetek alkalmazása, ami a gyalogos és kerékpáros mozgásokat egyaránt segíti.

- Az eddigi útmenti parkolási lehetőség megszűnik. A szükséges számú parkolóhelyet építéssel lehetséges kialakítani.

#### **Szemponatok a létesítmény tervezéséhez**

Javasoljuk a tervezés során a kétféle létesítménytípus előnyeinek, hátrányainak bemutatását, a két létesítménytípus beruházási költségének összehasonlítását. Szükségesnek tartjuk a vasúttól nyugatra eső szakaszon a létesítmény Mátyás király útig történő elvezetését. Mindkét létesítménytípusnál szükséges a Koszorú utca felé kétirányú kerékpáros kapcsolat kialakítása (mindkét esetben kerékpársávként átvezetve vagy csomóponti korrekciókkal segítve a kerékpárral közlekedőket).

#### **IV. Kőlyuk út (a Mátyás király út és a Kistályai út között)**

- Tervezett kerékpárforgalmi létesítmény: kétirányú kerékpárút az út északi oldalán
- Kezdőpont: Mátyás király út
- Végpont: Kistályai út
- Hossz: 1,5 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: II. ütem

#### **Leírás**

A tervezett létesítmény a Kőlyuk út északi oldalán vezetne a Mátyás király út és a Kistályai út között. Az önálló kerékpárút indokolt, mivel a Kőlyuk úthoz fog csatlakozni a megvalósítás alatt lévő gyorsforgalmi út. A Kőlyuk út forgalma jelentősen megnőhet a gyorsforgalmi út átadását követően.

#### **Szemponatok a létesítmény tervezéséhez**

A keresztutcák csatlakozásánál javasolt a kerékpárutat sebességcsökkentő küszöbön átvezetni.

#### **V. Egerszalókra vezető önkormányzati út**

- Tervezett kerékpárforgalmi létesítmény: kétirányú kerékpárút az út déli oldalán
- Kezdőpont: Mátyás király út
- Végpont: Eger közigazgatási határa (Egerszalók)
- Hossz: 2,0 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: II. ütem

#### **Leírás**

A tervezett létesítmény az út építésekor figyelembe lett véve, földmunkája elkészült. Ugyancsak elkészült a kerékpárút menti korlátsor is, ami ma már több helyen javításra szorul.

A kerékpárút megépítéséhez gyakorlatilag csak a pályaszerkezet kialakítása szükséges. Szükséges továbbá a Mátyás király útnál (25. sz. főút) a jelzőlámpás csomóponton történő átvezetése, csatlakoztatása a meglévő kerékpárúthoz, illetve a Kőlyuk út mentén tervezett kerékpárúthoz.

#### **VI. Kistályai út (Kőlyuk út és Andornaktálya között)**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: kétirányú kerékpárút az út nyugati oldalán vagy kétoldali kerékpársáv
- Kezdőpont: Kőlyuk út
- Végpont: Eger közigazgatási határa (Andornaktálya)
- Hossz: 0,8 km



- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: II. ütem

#### **Leírás**

A tervezett nyomvonal a Kistályai úti kerékpárút folytatása Andornaktálya felé. A nyomvonal az országos kerékpárforgalmi törzshálózat része (Kelet-magyarországi kerékpárút).

#### **Szempontok a létesítmény tervezéséhez**

A gyorsforgalmi út átadásával jelentősen átrendeződhet a térségben a gépjárműforgalom. A 2501 jelű úton a gépjárműforgalom nagysága várhatóan jelentősen csökkenni fog. Javasoljuk, hogy a létesítmény tervezését már ezt az időszakot figyelembe véve tervezzék meg a várható lecsökkent forgalmi jellemzők figyelembe vételével.

Az útvonalon az út jellegéből adódóan továbbra is szükségesnek tartjuk önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását, az elválasztott kerékpárút létesítése ugyanakkor nem feltétlenül indokolt. Eger közigazgatási területén az útpálya szélessége jelenleg is lehetővé teszi forgalomtechnikai eszközökkel kerékpársáv kijelölését, ami a kerékpárúthoz képest lényegesen alacsonyabb beruházási költséggel bír. Irányhelyes létesítmény mellett szól az is, hogy Andornaktálya belterületén a keresztmetszet szűkebb, azon a szakaszon is kerékpársáv kijelölése javasolt (szükség esetén a nyílt árkok burkolásával).

#### **VII. Eger-patak mente (Károlyi Mihály utca)**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: kislevegalmú úton kijelölt nyomvonal
- Kezdőpont: Nagyrét utca
- Végpont: Sas utca
- Hossz: 0,8 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: II. ütem

#### **Leírás**

A nyomvonal a patak menti észak-déli kerékpáros útvonal déli szakasza, javaslatunk szerint az országos kerékpárforgalmi törzshálózat (Kelet-magyarországi kerékpárút) része.

#### **Szempontok a létesítmény tervezéséhez**

Az útszakasz kislevegalmú utakból áll, a kerékpáros útvonal útvonaljelző táblákkal kijelölhető. Javasolható az útszakaszon további forgalomcsillapító beavatkozások elvégzése.

#### **VIII. Csomóponti beavatkozások a Mátyás király út mentén**

- Ütemezés: II. ütem

A Mátyás király út mentén megépült kétirányú kerékpárút nem ad megfelelő kapcsolatot az út nyugati oldalán található városrész felé, az út túloldalán torkolló utcák nehezen elérhetőek. A főbb csomópontokban szükségesnek tartjuk csomóponti korrekciók elvégzését, hogy a kerékpárúttal való kétirányú kerékpáros kapcsolat megfelelően biztosított legyen.

Elsősorban az alábbi csomópontokban szükséges az átjárhatóság megteremtése: Koszorú utca, Galagonyás utca, Vincellériskola utca, Pozsonyi utca, Aradi utca

### **IX. Hadnagy utca**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: irányhelyes kerékpársáv, kerékpárút, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Deák Ferenc utca
- Végpont: Maklári út
- Hossz: 1,0 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

#### **Leírás**

A Hadnagy utca haránt irányú kapcsolatot biztosít Eger belvárosának déli részén, illetve a vasútállomás megközelíthetőségének is fontos eleme. A Hadnagy utcán a nagy gépjárműforgalom miatt javasolt az önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása. Elsősorban kerékpársáv, koppenhágai típusú kerékpársáv kialakítását javasoljuk, ami szükség esetén egyirányú kerékpárúttal kombinálható.

A Raktár utca és az Ady Endre utca között az út déli oldalán kétirányú kerékpárút található, mely a későbbiekben részben kerékpáros létesítményként, részben járdaként is felhasználható. Ezen az útszakaszon nincs önálló járda, amit szintén szükséges kialakítani.

### **X. Árpád út, Vörösmarty Mihály út, Bartalos Gyula utca**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: irányhelyes kerékpársáv, kerékpárút, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Sas utca
- Végpont: Kisasszony út
- Hossz: 2,5 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: III. ütem

Az útszakasz a 25. sz. főút egy szakasza, mely Eger belvárosát nyugatról kerüli el. Az útvonalon jelenleg nem jelentős a kerékpáros forgalom.

Az útvonal jelentősége elsősorban abban rejlik, hogy lényegesen kedvezőbb magassági vonalvezetéssel rendelkezik a vele párhuzamos utaknál. Eger kerékpáros közlekedésének fejlődésével elengedhetetlen lesz az útszakaszon is kerékpárosbarát beavatkozások megvalósítása.

Az útszakaszon a komolyabb beavatkozásokat harmadik ütembe soroltuk, ugyanakkor rövidebb időtávon is lehetőség van a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására. Javasolt az önálló kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása előtt szélesebb külső sávok kialakítása a belső forgalmi sávok szűkítésével. Ez konfliktusmentesebb haladást biztosít mind a kerékpározók, mind a gépjárművek számára.

Hosszú távon a gépjárműforgalom nagyságának (a jelenlegi [2015. évi] adatok alapján az átlagos napi forgalom 17169 E/nap, a nehézgépjármű forgalom pedig 556 jármű/nap) megfelelő önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges.

### **XI. Szvorényi József utca**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény és beavatkozások: kerékpáros nyom, „kapaszkodó” kerékpársáv, sebességcsökkentés
- Kezdőpont: Hatvani kapu tér
- Végpont: lakott terület határa
- Hossz: 1,1 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: II. ütem

A Szvorényi József utca a Kelet-magyarországi kerékpárút (országos kerékpárforgalmi törzshálózat) egy szakasza.

Az útszakaszon a keresztmetszeti adottságok miatt jellemzően nem alakítható ki önálló kerékpárforgalmi létesítmény, vagy jelentős átalakítások volnának szükségesek (az út belső szakaszán például a parkolóhelyek jelentős csökkentése). Ez ugyanakkor a gépjárműforgalom kis nagysága miatt (a 25. sz. főúton kívüli szakaszon az átlagos napi forgalom 3337 E/nap) nem is feltétlenül szükséges. Ilyen forgalomnagyság mellett, ha a gépjárművek sebessége nem túl nagy, a kerékpáros forgalom számára nem feltétlenül szükséges önálló felületet biztosítani. Az útszakaszon elsősorban a sebesség csökkentését és a közlekedők együttműködésére készítő megoldások alkalmazását javasoljuk.

Az útszakaszon 40 km/h sebességkorlátozás bevezetését ajánljuk. Lehetséges továbbá az emelkedőben lévő útszakaszon (a Farkasvölgy utca és a Kapás utca között) az emelkedő irányában „kapaszkodó” kerékpársáv létesítése. Szükséges továbbá a 25. sz. főút jelzőlámpás csomópontjában kerékpározókat segítő megoldások alkalmazása (torkolati kerékpársáv, előretolt kerékpáros felállóhely stb.)

## **XII. 2416 és 24128 jelű út menti kerékpárút**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: kerékpárút (2416 jelű út) és kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal (24128 jelű út)
- Kezdőpont: Eger közigazgatási határa
- Végpont: belterület határa
- Hossz: 3,4 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: III. ütem

Az útszakasz a Kelet-magyarországi kerékpárút (országos kerékpárforgalmi törzshálózat) egy szakasza.

Az útszakasz elsősorban turisztikai célokat szolgál, ütemezésben hosszú távra soroltuk a megvalósítását. A 2416 jelű úton javasoljuk önálló kerékpárút építését. A 24128 jelű út ugyanakkor nagyon kis forgalmú (átlagos napi forgalma 826 E/nap), ezen a szakaszon nem szükséges önálló kerékpárforgalmi létesítmény alkalmazása. Ezen az útszakaszon a kerékpározást segítő lokális beavatkozások, a problémásabb szakaszokon korrekciók javasolhatók.

## **XIII. Egészségház utca**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: egyirányú utca megnyitása a kétirányú kerékpározás számára
- Kezdőpont: Kossuth Lajos utca
- Végpont: Klapka György utca
- Hossz: 0,2 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: II. ütem

Az útszakasz javaslatunk szerint a Kelet-magyarországi kerékpárút szakasza.

Az útszakasz jelenleg déli irányban egyirányú, melynek kétirányúsítása szükséges a kerékpáros forgalom számára. A kétirányúsításhoz a parkolósáv módosítása szükséges, hogy a kétirányú forgalom számára megfelelő keresztmetszeti szélesség álljon rendelkezésre. Az ellenirányú kerékpáros forgalom számára kerékpársáv kijelölését javasoljuk. Az útszakaszon 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését ajánljuk.

#### **XIV. Kossuth Lajos utca (Eszterházy tér és az Egészségház utca között)**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: irányhelyes kerékpársáv, egyirányú kerékpárút
- Kezdőpont: Eszterházy tér
- Végpont: Egészségház utca
- Hossz: 0,3 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: I. ütem

A Kossuth Lajos utca Eger belvárosának fontos harántirányú útvonala. Jelenleg is meghatározó kerékpáros útvonal. Javaslatunk szerint a Kelet-magyarországi kerékpárút része is (országos kerékpárforgalmi törzshálózat).

Az útszakasz keresztmetszeti adottságai lehetővé teszik a megfelelő kétoldali, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását. Az önálló kerékpárforgalmi létesítmény a forgalom nagysága és a létesítmény hálózati szerepe miatt is indokolt. A ferde és merőleges parkolóhelyek mentén egyirányú kerékpárút is létesíthető, amivel a parkolóba beálló és onnan kiálló gépjárművekkel így nem kerülnek konfliktusba a kerékpározók. Egyirányú kerékpárút esetén szükséges valamennyi keresztutcához a kerékpáros kapcsolat biztosítása.

#### **XV. Kossuth Lajos utca (Egészségház utca és az Almagyar utca között)**

- Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény: egyirányú utca kétirányú megnyitása a kerékpáros forgalom számára (Eszperantó sétány és Dr. Hibay Károly utca között)
- Kezdőpont: Egészségház utca
- Végpont: Almagyar utca
- Hossz: 0,3 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

A Kossuth Lajos utca ezen szakasza nyugati irányban egyirányú. A keresztmetszeti adottságok miatt teljes hosszban csak komoly beavatkozásokkal kétirányúsítható a kerékpáros forgalom számára (parkolás megszüntetése vagy komolyabb átszervezése, komolyabb forgalomcsillapítás bevezetése volna szükséges). A teljes hossz kétirányúsítása jelenleg nem reális. Javasoljuk ugyanakkor a kétirányú kerékpározás lehetővé tételét az Eszperantó sétány és a Dr. Hibay Károly utca között ellenirányú kerékpársáv alkalmazásával, melyhez megfelelő keresztmetszeti szélesség áll rendelkezésre. A teljes útszakaszon javasoljuk 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését, illetve kerékpáros nyom alkalmazását.

A teljes útszakasz kétirányú megnyitását a későbbiekben javasoljuk újra megvizsgálni.

#### **XVI. Almagyar utca**

- Javasolt beavatkozás: 30 km/h sebességkorlátozás, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Kossuth Lajos utca
- Végpont: Szarvas tér
- Hossz: 0,2 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az Almagyar utca északi irányban egyirányú. A keresztmetszeti adottságok miatt csak komoly beavatkozásokkal kétirányúsítható a kerékpáros forgalom számára (parkolás megszüntetése vagy komolyabb átszervezése volna szükséges). A teljes hossz kétirányúsítása jelenleg nem reális.

Az útszakaszon javasoljuk 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését, illetve kerékpáros nyom alkalmazását.



### **XVII. Jókai Mór utca**

- Javasolt beavatkozás: egyirányú utca kétirányú megnyitása a kerékpáros forgalom számára
- Kezdőpont: Bajcsy-Zsilinszky Endre utca
- Végpont: Kossuth Lajos utca tér
- Hossz: 0,1 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: II. ütem

Az útszakasz javaslatunk szerint az északi irányba tartó országos kerékpárforgalmi törzshálózati elemek része.

Az utca a forgalomcsillapított belváros része, kis forgalmú útszakasz. Az utca a kétirányú kerékpáros forgalom számára megnyitható.

### **XVIII. Széchenyi István utca (a Kossuth Lajos utca és a Csiky Sándor utca között)**

- Javasolt beavatkozás: gyalogos-kerékpáros övezet kijelölése
- Kezdőpont: Kossuth Lajos utca
- Végpont: Csiky Sándor utca
- Hossz: 0,5 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az útszakasz Eger sétálóutcája. A kerékpározás nem megengedett, ugyanakkor jelentős rajta a kerékpáros forgalom. Az utca mind az észak-déli irányban közlekedők számára, mind a lokális célpontok elérésében fontos szerepet játszik.

Javasoljuk az utcán a szabályos kerékpározhatóság megteremtését gyalogos-kerékpáros övezet kijelölésével. A gyalogos és kerékpáros közlekedők közötti együttműködés megteremtésének érdekében javasoljuk tájékoztató táblák kihelyezését és az intézkedés megfelelő kommunikációját.

### **XIX. Széchenyi István utca (Csiky Sándor utca és Ráckapu tér között)**

- Javasolt beavatkozás: 30 km/h sebességkorlátozás, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Csiky Sándor utca
- Végpont: Ráckapu tér
- Hossz: 0,7 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az útszakasz jelentős észak-déli hálózati elem Eger kerékpáros közlekedésében, egyúttal fontos hálózati elem a gépjárműforgalom számára is. A szűk keresztmetszet és a jelentős gyalogos forgalom miatt már ma is gyakorlatilag teljes hosszában 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Javasoljuk a sebességkorlátozás kiterjesztését a teljes útszakaszra. A korlátozás betartatása és a gyalog közlekedők fokozottabb védelme érdekében javasoljuk a gyalogátkelőhelyek járda szintjén történő átvezetését megfelelő geometria alkalmazásával kialakított sebességcsökkentő küszöbök alkalmazásával (megfelelően kialakított geometria és hossz esetén autóbusz-közlekedés esetén is jól alkalmazható megoldás).

A kerékpáros közlekedés segítése érdekében kerékpáros nyom alkalmazását javasoljuk.

## **XX. Kisasszony út (a Baktai út és a 25. sz. főút között)**

- Javasolt beavatkozás: kétoldali kerékpársáv az útpálya újraosztásával
- Kezdőpont: 25. sz. főút
- Végpont: Baktai út
- Hossz: 0,5 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az útvonal a térségi kerékpárforgalmi hálózat eleme.

A széles, négysávos út ma jellemzően kétsávos útként működik, a két szélső sávban szórványos parkolás jellemző. Az út átlagos napi forgalma 4448 E/nap, ami nem igényel négysávos keresztmetszetet.

Javasoljuk az útfelület újraosztását kétoldali kerékpársáv kialakításával és az út egyik oldalán folytonos párhuzamos parkolósáv kijelölésével.

A létrejövő kerékpárforgalmi nyomvonal a belvároshoz a 25. sz. főút kerékpárosbarát átalakításáig a Bartalos Gyula utca keleti oldalán kialakított kerékpárút-szakasszal csatlakoztatható a belváros felé vezető Gerinc utcához. A jelzőlámpás csomóponton a kerékpársáv irányhelyes átvezetése javasolt.

Javasoljuk továbbá egy középszigettel ellátott gyalogátkelőhely létesítését a Hősök utcánál, ami a buszmegálló megközelíthetőségét is javítaná. A sziget védelmében a Hősök utcával való kétirányú kerékpáros kapcsolat is biztosítható (irányhelyesen, a Hősök utca két oldalán).

## **XXI. Kisasszony út (a Bartalos Gyula utca és a Ráckapu tér között)**

Itt csak a keleti irányban, a Malom utca felé haladó kerékpáros forgalom biztosításához szükséges beavatkozásokat tárgyaljuk, ami önállóan is megvalósítható. A teljes útszakasz kétirányú kerékpárosbarát átalakítása a II. Rákóczi Ferenc úttal együtt végezhető el.

- Javasolt beavatkozás: kerékpársáv a Malom utca felé
- Kezdőpont: Bartalos Gyula utca
- Végpont: Széchenyi István utca
- Hossz: 0,4 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az útvonal a térségi kerékpárforgalmi hálózati elem kapcsolatát biztosítja a belváros felé vezető irányban.

A széles forgalmi sávok kismértékű szűkítésével kerékpársáv jelölhető ki a 24. sz. főút csomópontjától a Széchenyi István utcáig. Javasolt a keresztmetszet átalakításával együtt az elégtelen szélességű járdák kismértékű bővítését is elvégezni. A lehajtó rámpán 3,25 m széles forgalmi sáv és 1,25 m széles kerékpársáv kialakításával a járda kismértékben szélesíthető. A rámpán ajánlott 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése, illetve a kiválás sebességcsökkentő korrekciója.

## **XXII. 24. sz. főút menti kerékpárút (külterület)**

- Javasolt beavatkozás: kétoldali kerékpársáv a belterületi, kerékpárút a külterületi szakaszon
- Kezdőpont: Kisasszony út
- Végpont: Eger közigazgatási határa
- Hossz: 2,8 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: III. ütem

Az útvonal a térségi kerékpárforgalmi hálózat eleme.

Az útvonal belterületi szakaszán kerékpársáv kialakítását javasoljuk a keresztmetszet újraosztásával, illetve az útpálya kismértékű szélesítésével. A Kisasszony út és Baktai út csomópontjában javasoljuk körforgalom kialakításának vizsgálatát.

A Mester utcán kívüli szakaszon kerékpárút kialakítását javasoljuk, ugyanakkor a gépjárműforgalom nagysága (átlagos napi forgalom 3370 E/nap) miatt javasoljuk a burkolt padka kialakíthatóságának vizsgálatát is.

### **XXIII. Ráckapu tér**

- Javasolt beavatkozás: csomóponti beavatkozások, új kapcsolatok, kerékpárút a járda mentén Szala felé
- Kezdőpont: Kisasszony út
- Ütemezés: II. ütem

A Ráckapu tér 5 utca csomópontja. A Kerékpárosbarát Eger koncepció készítésekor vizsgáltuk az itt zajló kerékpáros mozgásokat. Megállapítottuk, hogy a jelenlegi forgalmi rend nem alkalmas a kerékpáros mozgások kiszolgálására. A csomópont legnagyobb hiányossága, hogy a Malom utcáról nem lehetséges közvetlenül balra fordulni, hanem a csomópontot megkerülve lehetséges a Kisasszony út felől a jobbra fordulás. Ezt a kerékpározók nem vállalják (a felüljáró alatti ívekben jelentős magasságkülönbséget is kellene küzdeniük), hanem a járdákra hajtvva érik el a belváros felé vezető Széchenyi István utcát. Ugyancsak a járdát használják jellemzően Szala városrész felé, ahol amellett, hogy gépjárműforgalomtól mentes útszakaszon haladhatnak, közvetlenebb útvonalat vehetnek igénybe.

A Ráckapu téri csomópont kerékpáros használatával kapcsolatban a Kerékpárosbarát Eger koncepció készítésekor szemléltető ábrát készítettünk, mely jól mutatja a csomópont kerékpáros használatát, a kerékpáros mozgások útvonalát. Az ábra egy délutáni „csúcsóra” mozgásait tartalmazza. Az ábrát a 12. számú rajzi melléklet tartalmazza.

Javasoljuk a csatlakozó utcák torkolataiban kerékpárosbarát forgalomtechnikai elemek alkalmazását (Kisasszony úton, Malom utcán kerékpársáv kialakítását, a Széchenyi István utca északi folytatásában szintén kerékpársáv kialakítását), a Malom utcáról a balra fordulás lehetővé tételét a kerékpárral közlekedők számára, illetve a Rác hóstya felé vezető irányban a járda szélesítésével gyalog- és kerékpárút kialakítását.

A csomóponttól északra jelentős keresztirányú gyalogos mozgás zajlik, ami jelenleg egy kijárt ösvényen keresztül zajlik. Szükséges ennek a gyalogos útvonalnak az épített járdával, gyalogátkelőhellyel történő kiszolgálása is.

### **XXIV. Malom utca**

- Javasolt beavatkozás: kétoldali kerékpársáv, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Ráckapu tér
- Végpont: Régi Cifrakapu utca
- Hossz: 0,3 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

A Malom utca jelenleg is fontos elem Eger kerékpáros közlekedésében. Az útszakasz nyugat-keleti irányban kapcsolja össze a Széchenyi István utcát és a Malomárok utcát, illetve a patak menti kerékpáros útvonalat. Az útszakasz a térségi kerékpárforgalmi hálózat eleme is a Ráckapu tér és a patak közötti szakaszon.

Az útszakasz gépjárműforgalma nagy, 10170 egységjármű/nap. Az önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása, amennyiben lehetséges, indokolt. A Ráckapu tér és a Malomárok utca között a keresztmetszet lehetővé teszi a kétoldali kerékpársáv kijelölését. A Malomárok utca felé vezető balra forduló sáv nagyon hosszú, az elhúzási

szakaszon rövidítése szükséges a kerékpársáv kialakíthatóságához. A Malomárok utcától északra javasolt akadálymentes középsziget kialakítása a gyalogos keresztezések segítésére (gyalogátkelőhely kijelölése vizsgálható). A középsziget mellett elegendő hely marad kerékpársáv kijelölésére. A Malomárok utcától keletre eső szakaszon nem áll elegendő hely kerékpársáv kijelölésére. Javasoljuk kerékpáros nyom alkalmazását a Régi Cifrakapu utcáig tartó útszakaszon. (A Malomárok utca és a patak között ugyan elegendő hely állna rendelkezésre például egyirányú kerékpárút létesítésére, de a továbbvezetés problémája miatt nem javasoljuk. Ezen az útszakaszon egy későbbi útfelújítás alkalmával az útpálya szélesítésével kerékpársáv kialakítását vagy koppenhágai típusú kerékpársáv építését javasoljuk.) A teljes útszakaszon 40 km/h sebességkorlátozás bevezetését ajánljuk.

#### **XXV. Tetemvár utca, Vécsey Sándor utca**

- Javasolt beavatkozás: 30 km/h sebességkorlátozás, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Régi Cifrakapu utca
- Végpont: Vécseyvölgy utca
- Hossz: 0,5 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

A Tetemvár utca biztosítja Eger észak-keleti térségének elérhetőségét. Jelenleg is fontos kerékpáros útvonal. A gépjárműforgalom nagysága alapján önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása volna szükséges (az átlagos napi forgalma a forgalomszámlálási adatok alapján a Malom utcával együtt 10170 E/nap), ez azonban a keresztmetszeti adottságok miatt nem lehetséges.

Az útszakaszon a ma is jellemzően érvényben lévő 30 km/h sebességkorlátozás kiterjesztését javasoljuk a teljes útszakaszon. A sebességkorlátozást javasoljuk útburkolati jelként is megjelölni. A kerékpározók segítésére kerékpáros nyom alkalmazását javasoljuk. Javasolható továbbá a keresztutcák torkolatában forgalomcsillapító küszöbök kialakítása, ami a járdák akadálymentes kapcsolatát is biztosíthatja.

#### **XXVI. Vécseyvölgy utca**

- Javasolt beavatkozás: kerékpársáv az útpálya szélesítésével
- Kezdőpont: Vécsey Sándor utca
- Végpont: Íj utca
- Hossz: 0,8 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: III. ütem

Az útszakasz a Vécseyvölgy felé tartók belvárosi kapcsolatát biztosítja, az út a Tetemvár utcai útvonal folytatása keleti irányban. Az útszakasz a Noszvaj felé vezető 2504 jelű út belterületi szakasza is.

Az útvonalon Eger szabályozási terve kerékpáros útvonalat jelöl mind a belterületi, mind a külterületi szakaszon. Az útszakasz forgalma Egervár vasútállomástól kifelé már kicsi, 2510 egységjármű/nap, ezért jellemzően ma is jól kerékpározható. Az útszakasz további kerékpárosbarát fejlesztését ezért hosszú távra soroltuk.

Az útszakaszon az útpálya és az árkok között található murvás padka aszfaltozásával kerékpársáv kialakítása javasolható. A gépjárműforgalomtól jobban elválasztott létesítmény kialakítása nem indokolt.



### **XXVII. 2504 jelű út, külterület**

- Javasolt beavatkozás: kerékpárút
- Kezdőpont: Íj utca
- Végpont: Eger közigazgatási határa (Noszvaj felé)
- Hossz: 6,3 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: III. ütem

Az útszakasz Noszvaj felé ad kerékpáros kapcsolatot. A nyomvonal szerepel Eger szabályozási tervében.

A külterületi szakaszon kerékpárút építése javasolt, a belterületi szakasznak megfelelően hosszú távon ütemezve.

### **XXVIII. Régi Cifrakapu utca**

- Javasolt beavatkozás: 30km/h sebességkorlátozás, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Malom utca
- Végpont: Olasz utca
- Hossz: 0,6 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

A Régi Cifrakapu utca jelenleg is jelentős kerékpáros forgalommal bíró útvonal. Eger keleti területeiről itt érhetőek el az északi városrész lakótelepei, továbbá ez az útvonal ad kapcsolatot a Tetemvár utca felé is.

Az utca keresztmetszete önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását nem teszi lehetővé. Javasoljuk a most is meglévő 30 km/h sebességkorlátozás kiterjesztését a teljes útszakaszra. A kerékpárral közlekedők segítségére kerékpáros nyom felfestését javasoljuk.

Az útszakaszon található problémás Tetemvár utcai csomópont körforgalommá történő átalakítása támogatható.

Az utca északi végpontján található Olasz utcai csomópont terjengős, átalakítása javasolt (kis középszigettel, a lekerekítési sugarak csökkentésével, illetve a közvetlen gyalogos közlekedés megteremtésével átalakítható).

### **XXIX. Cifrakapu utca**

- Javasolt beavatkozás: kétoldali kerékpársáv, kerékpáros nyom
- Kezdőpont: Olasz utca
- Végpont: Eger Észak alállomás melletti körforgalom
- Hossz: 1,2 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az utca a Régi Cifrakapu utca folytatása észak felé. Ezen az útvonalon keresztül érhetőek el az északi bevásárló negyed áruházai is. Az útvonal kerékpáros alternatívája a II. Rákóczi Ferenc útnak (25. sz. főút) is.

Az útszakasz keresztmetszete lehetővé teszi kétoldali kerékpársáv kijelölését. Néhány rövidebb szakaszon párhuzamos parkolósávot jelöltek ki, melyeket javasolunk épített parkolóhelyekkel fokozatosan kiváltani.

A II. Rákóczi Ferenc út csomópontja baleseti gócpont, a csomópont kerékpározhatóságának javítására a Kerékpárosbarát Eger koncepció keretében is javaslatot adtunk. Elsősorban a balra kanyarodó kerékpáros mozgások segítése javasolt közvetett kapcsolatokkal. Szükséges továbbá a Cifrakapu úti kerékpársáv átvezetése a csomóponton.

A II. Rákóczi Ferenc úttól nyugatra eső szakasz kisforgalmú, itt nyitott kerékpársáv kialakítását ajánljuk.

### XXX. II. Rákóczi Ferenc utca

- Javasolt beavatkozás: kerékpársáv, egyirányú kerékpárút, szervízúton kijelölt kerékpáros nyomvonal
- Kezdőpont: Kisasszony út
- Végpont: OBI melletti csomópont
- Hossz: 2,3 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: III. ütem

Az út a 25. sz. főút átkelési szakaszának része, jelentős gépjárműforgalmat bonyolít. E mellett jelentős kerékpáros hálózati elem is, az út mentén lakótelepek, forgalomvonzó létesítmények, áruházak találhatóak. Az útvonal kerékpárosbarát fejlesztése kiemelt fontosságú.

Az útvonal fejlesztése ketté bontható. Az útszakasz kerékpárosbarát fejlesztése, a kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása (kerékpársáv, egyoldali kerékpárutak, ezek kombinációja) a négy-sávú úton forgalmi sáv megszüntetése nélkül kialakítható. A teljes átkelési szakasz kényelmes kerékpározhatóságához elengedhetetlen az íves felüljáró kerékpárosbarát átalakítása (vagy dél-nyugati irányban kerékpározható műtárgy építése). A felüljáró vizsgálatát a későbbiekben javasoljuk (érdemesnek tartjuk több változat vizsgálatát: kétirányú kerékpározhatóság a felüljárón, a felüljáró csak dél-nyugati irányban biztosít önálló kerékpárforgalmi létesítményt, önálló műtárgy a kerékpáros forgalom elvezetésére a Kisasszony út felé). Mivel a felüljáróhoz tartozó útszakasz jelentős hosszban nem tartalmaz jelzőlámpát, megfelelő csatlakozó lámpaprogramok és forgalomlefordítás esetében a felüljáró kétsávú útként vagy 2+1 sávú útként is működőképes lehet. Ennek a későbbiekben a vizsgálata szükséges. (Jelenlegi tapasztalataink szerint gépjárművek lökeshullám szerint érnek a felüljáróra, a járműfolyamok között nagy „lyuk” keletkezik.) A folyamatosabb forgalomlefordítást segítheti a II. Rákóczi Ferenc út jelzőlámpás csomópontjainak körforgalommá történő átalakítása is. A II. Rákóczi Ferenc útra a későbbiekben ennek megfelelően komplex tanulmánytervi vizsgálatát javasoljuk.

### XXXI. Egri út

- Javasolt beavatkozás: kétoldali kerékpársáv, kopenhágai típusú kerékpársáv az útpálya újraosztásával
- Kezdőpont: OBI csomópont
- Végpont: Tárkányi út
- Hossz: 1,0 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

Az Egri út a II. Rákóczi Ferenc utca folytatása északi irányban, a 25. sz. főút része. Az útszakasz elméletileg négy-sávú kialakítású, gyakorlatilag azonban a két szélső sávban szórványos parkolás jellemző, a gépjárműforgalom két sávban bonyolódik.

Az útszakasz a kerékpárút megépültével veszített jelentőségéből, ugyanakkor továbbra is ez a nyomvonal jelenti a legrövidebb eljutási lehetőséget Felnémet felé. Az útvonal kerékpárosbarát fejlesztése ezért a továbbiakban is fontos marad. Az út fejlesztését, átalakítását indokolja az is, hogy jelenleg egyik oldalon sincs megfelelő szélességű (és állapotú) járda, a járdák akadálymentessége a járdát kettészelő oszlopok miatt nem lehetséges. Jelenleg az autóbusz megállóhelyek kizárólag a közúti szempontok alapján vannak elhelyezve, ott, ahol a négy-sávú keresztmetszet sérülése nélkül lehetőség volt buszöböl kialakítására.

Javasoljuk az Egri út keresztmetszetének újraosztását két megfelelő szélességű forgalmi sáv megtartásával, kétoldali kerékpársáv és egyoldali párhuzamos parkolósáv kialakításával. Szükséges a járdák kismértékű szélesítése is. (A parkolósáv megszakításával

lehetséges továbbá fasor telepítése is, továbbá a parkolóhelyek közti helyekre telepíthetők a kandaláberek is, megszabadítva a járdát az oszloptól.) Javasoljuk a gyalogátkelőhelyek középszigettel való ellátását, a buszmegálló helyzetének újragondolását (akár új megállópark létesítésével).

### **XXXII. Tárkányi út**

- Javasolt beavatkozás: kétoldali kerékpársáv az útpálya szélesítésével
- Kezdőpont: Egri út
- Végpont: vasúti átjáró (kerékpárút eleje)
- Hossz: 1,0 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: III. ütem

Az útvonal a Felsőtárkány felé vezető 2505 jelű út belterületi szakasza, jelentős gépjárműforgalommal (átlagos napi forgalma ). A gépjárműforgalom nagysága alapján önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges. Mivel az útszakasszal közel párhuzamosan elkészült a Felsőtárkány felé vezető kerékpárút, ezért ezt a fejlesztést hosszú távra soroltuk.

Az útszakaszon az útpálya szélesítésével kétoldali kerékpársáv hozható létre, csatlakozva az Egri úton javasolt kerékpársávhoz. A szélesítéshez legalább az egyik oldali nyílt árok burkolása szükséges.

### **XXXIII. Eger-patak menti kerékpárút, Felnémet**

- Javasolt beavatkozás: kétirányú kerékpárút
- Kezdőpont: Felvégi utca
- Végpont: Eger közigazgatási határa
- Hossz: 4,1 km
- Hálózati szerep: „A”
- Ütemezés: III. ütem

A nyomvonal az országos kerékpárforgalmi törzshálózat része, a patak menti nyomvonal folytatása észak felé. A fejlesztést hosszú távra soroltuk, jelentősége elsősorban turisztikai szempontból van.

#### **5.1.2.1 Meglévő főhálózati elemek fejlesztése, korszerűsítése**

##### **I. Mátyás király út**

A Mátyás király út menti javasolt csomóponti beavatkozásokról az előző fejezetben írtunk. Hosszabb távon szükségesnek tartjuk a Mátyás király úton irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítását a meglévő egyoldali kerékpárút helyett. Ez a kialakítás egyszerűbb csomóponti kapcsolatokat, a Mátyás király út nyugati oldalának jobb kerékpáros elérhetőségét biztosíthatja.

A túloldali irányhelyes létesítmény kialakítható kerékpársávként, egyirányú kerékpárútként, illetve ezek kombinációjával is. A meglévő kerékpárút egyirányúsítható északi irányban, de kétirányú forgalmi renddel is megtartható.

A beavatkozást hosszú távra soroltuk.

##### **II. Deák Ferenc út**

- Javasolt beavatkozás: irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása
- Kezdőpont: Eszterházy tér
- Végpont: 25. sz. főút
- Hossz: 0,9 km
- Hálózati szerep: „B”
- Ütemezés: II. ütem

A Deák Ferenc utcán a Klapka György utcától a Vasút utcáig kétirányú gyalog- és kerékpárút található az út keleti oldalán. A kerékpárút mellett, hogy a csomópontokban konfliktushelyzetet jelent a gépjárművek és a kerékpározók között, jelentős gyalogos-kerékpáros konfliktusforrás is. A kerékpárút jelenleg a forgalmas járdából jelentős részt foglal el. További állandó problémát jelentenek a gyalog- és kerékpárúton parkoló gépjárművek is.

Javasoljuk a Deák Ferenc utcán a forgalmi sávok szélességének korrekciójával déli irányban kerékpársáv kialakítását a 25. sz. főút csomópontjáig. A kerékpársáv a széles forgalmi sávok szűkítésével kialakítható. Ez jelentősen megkönnyíti a keresztutcákkal való kerékpáros kapcsolatot, továbbá lehetővé teszi a meglévő kerékpárút egyirányúsítását, a gyalogos felületek bővítését.

Az átalakítás során szükséges a kerékpárút csomóponti kapcsolatainak fejlesztése, a csomópontok kerékpáros kapcsolatokkal való kiegészítése.

### III. Vasút utca

- Javasolt beavatkozás: irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása
- Kezdőpont: Deák Ferenc utca
- Végpont: vasútállomás
- Hossz: 0,2 km
- Hálózati szerep: „C”
- Ütemezés: II. ütem

A Vasút utca kisforgalmú útszakasz, jelenleg a műszaki előírások nem tennék lehetővé elválasztott kerékpárút létesítését. Javasoljuk a hálózati kapcsolatok miatt az úttesten a kerékpározás lehetővé tételét kerékpáros nyom burkolati jel alkalmazásával.

Szükségesnek tartjuk a kerékpárút keresztezésében található forgalmi rend felülvizsgálatát. A csomópontban jelenleg „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák vannak kihelyezve a kerékpáros forgalom számára, miközben a csomópont jól belátható. (A forgalmi rend felülvizsgálatánál az elsőbbségi viszonyokat a forgalomnagyságok alapján javasolt meghatározni.) Javasoljuk a kerékpárút keresztezésénél az útpálya járdafülekkel történő szűkítését is a parkolósávok vonalában.

### IV. Mocsáry Lajos utca

- Javasolt beavatkozás: kerékpározás lehetővé tétele párhuzamos úttesten, kerékpáros nyom alkalmazásával
- Kezdőpont: Hadnagy utca
- Végpont: Nagyrét utca
- Hossz: 0,3 km
- Hálózati szerep: „A” (a kerékpárúton)
- Ütemezés: II. ütem

Az utcán jelenleg kerékpárút található, aminek megléte indokolatlanul megtiltja az úttesten a kerékpározást. Mivel a kerékpárút és az utca nyomvonala elválnak egymástól, szükségesnek tartjuk az útpályán a kerékpározás lehetővé tételét kerékpáros nyom alkalmazásával. Szükséges továbbá a kerékpárút átvezetése az Érsekkert felé, illetve a kerékpárútról kapcsolat biztosítása az Ipolyi Arnold utca felé.



### 5.1.3 Fejlesztések a kerékpárforgalmi mellékhálózaton

Eger távlati kerékpárforgalmi fő- és mellékhálózatát a 11. számú melléklet mutatja be. A mellékhálózat fejlesztéseit a főhálózathoz hasonló részletességgel nem tárgyaljuk. A mellékhálózaton javasolt beavatkozásokat az alábbiakban egy táblázatban foglaljuk össze. A javasolt mellékhálózaton javasolt beavatkozások a főhálózati javaslatokkal szemben jellemzően kisebb léptékűek. Ezek az útvonalakon jellemzően kisebb a gépjárműforgalom, ezek az útvonalak ma is sok helyen jól kerékpározhatóak. A fő- és mellékhálózat térképi meghatározásának elsődleges jelentősége abban rejlik, hogy megmutatja, hogy ezeken az útvonalakon valamennyi közlekedést érintő beavatkozás során különös tekintettel kell lenni a kerékpáros közlekedés szempontjaira is.

Útvonal	Hossz	Javasolt beavatkozások	Megjegyzés
Breznai Imre utca - Faiskola utca	2,1 km	Egyirányú szakaszok kétirányúsítása a kerékpárral közlekedők számára, sebességkorlátozás	
Pozsonyi utca	0,5 km	Kapcsolat a Mátyás király úti kerékpárúttal, nyitott kerékpársáv	
Vincellériskola utca	0,4 km	Kapcsolat a Mátyás király úti kerékpárúttal, nyitott kerékpársáv	
Raktár utca - Vasútállomás (meglévő kerékpárút)	0,5 km		A főutak kerékpárosbarát átalakításával párhuzamosan a meglévő szakasz mellékhálózati elemmé válik.
Mocsáry Lajos utca (kerékpárút elágazása - Sas utca)	0,6 km	Sebességcsökkentés	
Maklári út	1,6 km	Kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, déli végpontján burkolatfelújítás	
Vasútállomás - Szépasszonyvölgy meglévő zöld táblás útvonal	1,5 km	Forgalomcsillapítás	A nyomvonal kisértőútú útvonalon vezet, de a későbbiekben további forgalomcsillapító intézkedések javasolhatóak.
Klapka György utca	0,7 km	Sebességcsökkentés (a merőleges parkolósáv átalakításával a későbbiekben kerékpársáv is létesíthető)	
Szépasszonyvölgy utca - Király utca - Telekessy utca	1,4 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv, emelkedő irányú kerékpársáv	
Trinitárius utca	0,1 km	30 km/h sebességkorlátozás	
Eszperantó sétány	0,3 km	torkolló utakkal kapcsolat kialakítása	
Dr. Hibay Károly utca	0,2 km	Kétirányúsítás a kerékpárral közlekedők számára	Javasolt a későbbiekben kerékpárral járhatóbb kőburkolat alkalmazása.
Mekcsey utca	0,3 km	Sebességcsökkentés, emelkedő irányú kerékpársáv	

Útvonal	Hossz	Javasolt beavatkozások	Megjegyzés
Leányka utca	0,5 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv	
Bástya utca	0,5 km	Sebességcsökkentés, emelkedő irányú kerékpársáv	
Csokonai utca - Mindszenty Gedeon utca	1,6 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv, kisebb korrekciók	
Rózsa Károly utca	0,6 km	Kétirányúsítás a kerékpárral közlekedők számára (ellenirányú kerékpársávval), átvezetés a 25. sz. főúton, nyitott kerékpársáv	
Barkóczy út	0,5 km	Sebességcsökkentés, kerékpáros nyom	A szélesebb útszakaszokon kerékpársáv is létrehozható.
Csiky Sándor utca	0,7 km	Egyirányú szakasz kétirányúsítása a kerékpárral közlekedők számára, átvezetés a 25. sz. főúton	
Baktai út - Sertekapu utca - Kovács János utca	1,2 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv	
Patak menti kerékpárút a Dobó tér és az Árva köz között	0,4 km		
Markhót Ferenc utca - Torony utca	0,3 km	Sebességcsökkentés, kétirányúsítás a kerékpárral közlekedők számára	A beavatkozáshoz a parkolási rend újragondolása szükséges. Mérlegelhető a parkolóhelyek „eltolása” is szomszédos utcákba.
Kis Dobó tér - Dobó István utca - Servita utca - Cifrakapu tér	0,8 km	Sebességcsökkentés, kétirányúsítás vizsgálata a kerékpárral közlekedők számára	
Jankovics Dezső utca - Knézych Károly utca	0,5 km	Sebességcsökkentés, kétirányúsítás vizsgálata a kerékpárral közlekedők számára	
Szalapart utca	0,9 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv	
Malomárok utca	1,1 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv	Az Olasz utcai kereszteződés szűkítése vagy mini körforgalom kialakításának vizsgálata javasolt.
Olasz utca	0,5 km	Sebességcsökkentés, nyitott kerékpársáv	
Szarvaskői út (tárkányi elágazás - Felvégi utca)	0,7 km	Kerékpársáv az útpálya szélesítésével, kerékpáros nyom	
Bervai út (lakótelep északi végpontjáig)	1 km	Kerékpársáv az útpálya szélesítésével	
Tárkányi út (tárkányi elágazás - meglévő kerékpárút)	1 km	Kerékpársáv az útpálya szélesítésével	

14. táblázat: A kerékpárforgalmi mellékhálózaton javasolható fejlesztési elemek

#### 5.1.4 Problémás kerékpárút-csomópontok fejlesztése

Általánosságban a kerékpáros átvezetések kialakítására különös hangsúlyt kell fektetni, mind a meglévők átalakítása, mind újak létesítése esetén. Törekedni kell a gyalogos-kerékpáros, valamint a gépjárművezetők és kerékpározók közötti konfliktusok csökkentésére.

A kerékpárosbarát intézkedésekkel párhuzamosan meg kell szüntetni a *Hajtva tilos, tolvaj szabályos!* táblákat. Cél, hogy a kerékpárral közlekedők ne a járdákat vegyék igénybe közlekedésük során, ne kényszerüljenek gyalogátkelőhelyek használatára. Kerékpárút és más úttest kereszteződésében a táblákat azonnal meg kell szüntetni, mivel a tábla a KRESZ szabályainak ellentmondó közlekedési magatartásra ösztönöz - ezeken a helyeken megfelelő, kerékpárosbarát fejlesztéseket kell végrehajtani. Ezek közé tartozhat a kerékpáros átvezetések felújítása, vagy kerékpáros átvezetés kialakítása (amennyiben átvezetés nincs, és kialakítása indokolt).

A kerékpáros átvezetések kialakítása során törekedni kell az elsőbbségi viszonyok egyértelmű kialakítására, a szóba jövő kanyarodó mozgások segítésére. Kerékpárútnak minden esetben a vele párhuzamosan haladó gépjármű-közlekedési úttal megegyező elsőbbségi viszonyok kell, hogy járjanak. Az átvezetések szegélyeit minden esetben 0 cm-es süllyesztéssel szükséges kialakítani.

Jelzőlámpás csomópontban, közös gyalogos-kerékpáros felület esetén javasolt önálló kerékpáros jelző alkalmazása, így a kerékpáros forgalom a gyalogostól függetlenül irányítható.

A kerékpárút-kerékpárút csomópontokban az elsőbbségi viszonyok tisztázása mindig szükséges. Egyoldali kerékpárforgalmi létesítményeknél a túlsó oldalról becsatlakozó utakkal való kapcsolatot minden esetben biztosítani kell.

#### 5.1.5 Egyirányú utcák

A kerékpáros közlekedés egyik vonzó tulajdonsága a gyors eljutás. Ez azonban nem tud érvényesülni, ha a közlekedőt kerülők megtételére kényszerítik. Az egyirányú utcák kétirányú kerékpáros forgalom számára való megnyitása a kerékpározók számára jelentős útvonal-rövidítéseket adhat, csökkentve az eljutási időt. A kerékpárral kétirányban járható egyirányú mellékutcák ráadásul sokszor alternatív útvonalai lehetnek nagyobb forgalmú útvonalaknak (pl. Faiskola utca). Tevékenységek, tervezési feladatok:

**Rövidtávon:** A forgalomcsillapított Belváros utcáira és a Faiskola utcára, Breznai Imre utcára forgalomtechnikai terv készítése, majd kivitelezése

**Középtávon, folyamatosan:** Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára, akár városrészek szerint lebontott csomagokban megvalósítva.

Javaslatainkat a IV. számú szöveges melléklet tartalmazza.

### 5.2 Megalapozó dokumentumokkal kapcsolatos javaslatok

#### 5.2.1 Területrendezési tervek

Országos kerékpárforgalmi törzshálózat

- 3. sz. Kelet-magyarországi kerékpárút  
A kerékpáros útvonalat javasoljuk az alábbi útvonalon kijelölni:

2416 j. út - Szvorényi utca - Deák Ferenc utca - Kossuth Lajos utca - Egészség ház utca - Érsekkert - Mocsáry Lajos utca - Károlyi Mihály utca - Sas utca - Kistályai út - 2501 j. út

A Felsőtárkány felé vélhetően hamarabb elkészülhet a kerékpárút a Kőlyuk út folytatásában megépült út mentén. Ekkor - akár ideiglenes jelleggel - az útvonal ott is kijelölhető.

- 22. sz. Bükki kerékpárút

A kerékpáros útvonalat javasoljuk az alábbi útvonalon kijelölni:

*A nyomvonalat a Kossuth Lajos utcától (Kelet-magyarországi kerékpárút nyomvonala) javasoljuk kijelölni a Jókai Mór utca - Dobó tér - Zalár József utca nyomvonalon. Az árva köztől Felnémetig a patak menti nyomvonalon javasoljuk a kijelölést. Felnémeten a József Attila utca - Felvégi utca nyomvonal használatát javasoljuk. A Felvégi utcától északra ismét a patak menti nyomvonal javasolt.*

- 23. sz. Nyugat-Zempléni kerékpárút

A kerékpáros útvonalat javasoljuk az alábbi útvonalon kijelölni:

*A 22. sz. Bükki kerékpárúttal közös nyomvonalon javasoljuk kijelölni a kerékpárúton megtalálható elágazásig. Az elágazástól a meglévő nyomvonal kijelölését javasoljuk Felsőtárkány közigazgatási határáig.*

#### Térségi kerékpárforgalmi nyomvonalak

- I. sz. nyomvonal:

*A kerékpáros útvonalat a 24. sz. főút - Baktai út - Kisasszony út - Ráckapu tér - Malom utca nyomvonalon javasoljuk kijelölni.*

Az útvonal rövidtávon - a szükséges kerékpárosbarát átalakítások megtétele előtt - kijelölhető a Baktai út - Sertekapu utca - Árva köz útvonalon.

#### Kapcsolódó térképes melléletek:

1. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és a területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi létesítmények nyomvonala
2. sz. melléklet: Javaslat az országos és térségi kerékpárforgalmi hálózati elemek nyomvonalára

### 5.2.2 Eger MJV integrált településfejlesztési stratégiája (ITS)

#### Észrevételek, javaslatok:

- Kerékpárosbarát fejlesztési projektek indikátoraként a vonalas fejlesztések hossza mellett javasoljuk a területi alapú fejlesztések mérését is (mérőszám - km<sup>2</sup>).
- Komplex gazdaságfejlesztés Eger déli iparterületein - I. ütem, déli városi utak fejlesztése (AT1 akcióterület, ATP2 projekt):  
Javasoljuk a kerékpáros szempontok hangsúlyosabb figyelembevételét: Faiskola utca kerékpárosbarát fejlesztése, déli ipari park kerékpáros elérhetőségének javítása, kerékpárparkolás feltételeinek javítása.
- A történelmi Belváros funkcióbővítő rehabilitációja II. ütem, közterület megújítás (AT3 akcióterület):  
Javasoljuk a kerékpáros szempontok hangsúlyosabb figyelembevételét: a Belváros kerékpáros átjárhatóságának és a kerékpárparkolás feltételeinek javítása szükséges.
- Felsővárosi lakótelep-rehabilitáció - Községi terek megújítása - lakótelep közterületeinek rehabilitációja, többfunkciós községi terek kialakítása (ATP1 projekt):



Javasoljuk bevonni a lakótelepi kerékpárparkolás és -tárolás problémájának megoldását is. Emellett a közterek megújítása kapcsán javasoljuk kerékpáros ügyességi pálya (dirt-/pumpapálya) létesítésének vizsgálatát.

- Az egri fűdőnegyed fejlesztése (AT5 akcióterület) - Érsekkert rekonstrukciója és fejlesztése (ATP5 projekt):  
A projektbe javasoljuk bevonni az Érsekkerten átmenő kerékpárút, valamint parkon kívüli és belüli kapcsolatainak fejlesztését.
- Eger, mint turisztikai termék (komplex város-imázs csomag és értékesítési lánc kidolgozása - S2 soft projekt):  
A kerékpáros turizmus komoly potenciállal bíró turisztikai termék, ennek megfelelően javasoljuk kellő hangsúllyal kezelni.
- Szemléletformálási és nevelési program (S6 soft projekt):  
A vázolt projekt szerves része lehet a fenntarthatóságra, fenntartható közlekedési módok használatára való nevelés, oktatás.

### 5.3 Közbringa

A Nemzeti Közlekedési Stratégia, Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv célja szerint:

*„A kerékpározás részarányának növeléséhez szükséges, hogy az eseti használók is kerékpárhoz juthassanak, ezért egyszerű és olcsó kerékpáros közösségi közlekedési rendszereket kell elérhetővé tenni számukra. Az egyszerű, automatikus és mindenki által igénybe vehető kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek létrehozásával a kerékpározás mindenki számára elérhetővé válik. A cél az 50 000 főt meghaladó településeken egyaránt a KKKR<sup>60</sup> kialakítása a belső településközpontokat lefedően, mely csatlakozik a közösségi közlekedés fontosabb megállóihoz, biztosítva az átszállás lehetőségét. A kerékpáros közösségi rendszerek meg kell jelenjenek a tájékoztatási rendszerben.”*

A közbringa hazánkban olyan újfajta közösségi közlekedési szolgáltatás, amely a város fontos közlekedési csomópontjait és frekvenciált területeit szolgálja ki. A sűrűn elhelyezett, mindenki számára könnyen hozzáférhető dokkolóállomásokban, egyszerűen, ingyenesen vagy alacsony díjért, rövid időre használható kerékpárok vannak.

A közbringa rendszerek számos különböző üzemeltetési modellje ismert. Az önkormányzat által üzemeltetett rendszer (pl. a budapesti MOL Bubi) jellemzően a közösségi közlekedés része, annak kiegészítő szolgáltatása. Az ilyen rendszerek elsődleges célcsoportja a sűrűbben lakott városrészek és vonzáskörzetük lakossága. Más modellek esetében elsődleges cél lehet szűkebb célcsoportok (pl. egyetemisták (pl. Debrecen), turisták (pl. Hévíz) stb.) igényeinek kiszolgálása. A közbringa a kerékpáros közlekedés elfogadottságának és népszerűségének növelésén túl komoly vonzerőt jelenthet a városba látogató turisták számára is.

Rövidtávon megbízónak nem célkitűzése, hogy Egerben közbringarendszer létesüljön, így további javaslatot jelen munka keretében nem adunk.

Ezzel szemben akár már rövidtávon is megvalósításra javasoljuk az Eszterházy Károly Főiskola hallgatói számára belső, zárt közbringa vagy hagyományos kerékpárkölcsonzó rendszer létesítését. A főiskola almagyardombi épületei és kollégiumai közösségi közlekedéssel nehezen megközelíthetőek, elsősorban a gyaloglás és kerékpározás nyújt

---

<sup>60</sup> Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer = közbringa

gyors eljutást. A diákok napi ingázása a Belváros és Almagyardomb között segíthető, a szintkülönbség miatt elsősorban pedelec kerékpárokkal.

#### **5.4 Kerékpárparkolás és -tárolás**

A megbízóval folytatott egyeztetés alapján részletes helyszínjavaslatot nem adunk. Jelen hálózati terv előzményeként tekinthető Kerékpárosbarát Eger koncepció – Javaslattevel munkarészének javaslatai az irányadók (4.1 *Kerékpárparkolás, kerékpártárolás* és 10.6 *Kerékpárparkolás fejezetek*).

#### **5.5 Kísérő intézkedések**

##### **5.5.1 „Szoft” tevékenységek**

Megfelelő és kellő hangsúllyal kezelt, a város által támogatott szemléletformáló és népszerűsítő kampányok hiányában a lakosság berögzült közlekedési szokásai, a kerékpározáshoz kapcsolódó esetleges félelmei vagy ellenérzései csak nehezen változnak.

Ahogy a 3.5.4 *Népszerűsítés, oktatás* című fejezetben kifejtettük, a közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztése, a szükséges infrastrukturális beavatkozások önmagukban kevésbé, csak a megfelelő kommunikációs tevékenységekkel együtt válnak kellően sikeressé. A vonzó és biztonságos létesítmények kialakítása mellett a kerékpáros közlekedés részarányának növeléséhez megfelelő hangsúlyt kell fektetni az ún. „szoft” elemekre. Hatékony népszerűsítő, szemléletformáló kampányokkal kell leépíteni a mindennapi kerékpárhasználattal kapcsolatos tévhiteteket és esetleges félelmeket. Oktatni szükséges az új infrastrukturális elemek használatát. Tudatosítani kell, hogy a kerékpáros közlekedés egy reális, elérhető és előnyös alternatíva. Az érzelmi ráhatás szintén hatékony lehet: meg kell szeretetni Eger lakosságával a kerékpározást.

Népszerűsítő kampányok során kerülni kell a kerékpározással kapcsolatos negatív kommunikációt, az esetlegesen elrettentő, félelemkeltő kampányokat.

A népszerűsítés és oktatás jellegű feladatok között látszólag elmosódik a határ, valójában két különböző célt szolgálnak. A kizárólag oktatás jellegű, közlekedésbiztonsági megközelítés könnyen félelemkeltéshez, veszélyérzet kialakításához vezet, önmagában nem szolgálja a kerékpáros közlekedés népszerűsítését. Az elkerülendő balesetveszélyes szituációk és követendő közlekedési szabályok bemutatása önmagában nem teszi vonzó alternatívává a kerékpárt. Az oktatásban és együttműködő közlekedésre nevelésben az általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek egyaránt fontosak. A tudatos közlekedésre és racionális eszközválasztásra nevelésnek a közlekedésbiztonság csupán része, e miatt oktatás jellegű feladatok megvalósítását nem szabad összekeverni a népszerűsítő tevékenységgel.

Annak érdekében, hogy a szemléletformáló és a kerékpározást népszerűsítő kampányok és rendezvények a legszélesebb körben és a fogékony célcsoportok felé hatékonyak lehessenek, megfelelő kutatásokat kell végezni. A kutatás eredményein alapuló, összehangolt kommunikációs tervet és eseménynaptárt kell kialakítani. Az előkészületeket javasoljuk a kerékpáros közlekedéssel foglalkozó helyi civil szervezetekkel együttműködésben megtenni – különösen Egri Hegyi Kerékpáros Sport Egyesület. Számos egyéb, nem szorosan kerékpáros kampányba is integrálható a kerékpár (pl. egészségmegőrzés, környezettudatosság).

#### **Javasolt népszerűsítő intézkedések:**

A népszerűsítő tevékenységek elsődleges célja a kerékpárral közlekedők számának növelése.

- **Arculat kialakítása a városi kerékpározás népszerűsítésére**

Első lépésként javasoljuk a város életébe szervesen kapcsolódó kerékpáros arculat létrehozását – ehhez (is) elengedhetetlen a helyi civil szervezetek bevonása. Ez lehet egy új név, vagy a már meglévő *I bike Eger* támogatása, a rendezvény kiterjesztése.<sup>61</sup> Amennyiben új márka mellett dönt a város az arculat kialakítása során érdemes ötletpályázatot indítani, így a nyilvánosság már a kezdetektől bekapcsolódhat a folyamatba:

- Nyilvános logó és névtervezési pályázat, zsűrizés a közösségi média és helyi civil szervezetek bevonásával
- Arculat és honlap tervezés, közösségi média arculat

Jó, ha van a kerékpározásnak arca(i), aki lehet döntéshozó vagy jól ismert híresség. Cél, hogy a kerékpározás trendi és követendő példa legyen, a választott személy(ek) pedig ne osszák meg a lakosságot.

- **Információs kiadványok terjesztése - tudatosítás és tanácsadás**

Sokan tévhitük alapján túl veszélyesnek vagy fárasztónak ítélik a kerékpározást, eszükbe sem jut, hogy kerékpárral közlekedjenek. Ezen problémák leküzdésére egy lehetséges megoldást jelent a lakosság körében terjesztett információs kiadvány, amiben alapvető információk találhatóak a kerékpározás előnyeiről, a biztonságos közlekedés módjáról és egyéb hasznos tudnivalókról. Egy hasonló kiadvány egyszerre népszerűsítő és oktatási jellegű szerepet is betölthet. Ilyen kiadvány a *Magyar Kerékpárosklub Kisokosa*, melyből korábban már nyomtatott kisebb mennyiséget a város (2015 - Föld Napja).<sup>62</sup>

Megfelelő információ hiányában gyakran nem ismerjük fel a kerékpár sokoldalúságát. A *Bringával Boltba kampány*<sup>63</sup> arra hívja fel a figyelmet, hogy kerékpárral könnyedén elszállítható a napi bevásárlás, miközben az üzletek kerékpárosbarát kialakításával növelhető a forgalom, fellendíthető a helyi gazdaság.

- **Tömegrendezvények, személyes kapcsolatok – kipróbálás ösztönzése:**

A személyes kapcsolatfelvétel, illetve a kipróbálás lehetőségének megteremtése remek eszköz a kerékpáros közlekedés népszerűsítésére. A kampányok, amelyek országos lefedettségük és üzenetük révén jelentős mértékben mozdítják elő a kerékpáros közlekedés népszerűsítését, társadalmi elfogadottságát, különösen hasznosak lehetnek Eger számára is.

- *Sportrendezvények*
- *I bike Eger*: A fenti javaslat alapján javasoljuk a rendezvény népszerűsítését, támogatását, akár a név használatát a város kerékpáros arculati elemeként. A rendezvény bővíthető egy vagy akár több napos rendezvénné, mely teljes egészében a kerékpározásról szól:
  - Kerékpáros felvonulás
  - Ügyességi verseny, játékos vetélkedők
  - Kerékpárok kipróbálásának lehetősége, kerékpáros divatbemutató
  - Kerékpársport, turizmus népszerűsítése
  - Élménybeszámolók, előadások, akár szakmai konferencia stb.<sup>64</sup>

<sup>61</sup> Jó példa: <https://www.fahrradwien.at/>

<sup>62</sup> A kiadvány elérhető az alábbi oldalon: <http://kerekpárosklub.hu/kisokos>

<sup>63</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/category/cimkek/bringaval-boltba>

<sup>64</sup> Jó példa: Zágráb - Pedalafest (<http://pedalafest.eu/>, <http://goo.gl/YICPuf>)

- *Európai Mobilitási Hét:* A program már ma is nagy sikerrel fut, javasoljuk a kerékpáros elemek nagyobb arányú megjelenését (ügyességi pálya, kiadványok, kerékpáros felvonulás, Bebiciklizés stb.)
- *Autómentes Nap:* Javasoljuk, hogy a rendezvény legyen hű nevéhez és valóban csak az üljön autóba, akinek mindenképpen szükséges. Ennek érdekében szükséges a mobilitási hét, valamint az autómentes nap népszerűsítése, a kerékpáros és gyalogos közlekedés támogatása akár útlezárásokkal (pl. a belvárosba vezető utak lezárása, a teljes terület átadása a lágy közlekedési módoknak - jó példa: ciclovía mozgalom világszerte).
- *Föld Napja:* Az Európai Mobilitási héthez hasonlóan a rendezvény sikeres múlttal bír a városban. Javasoljuk a kerékpározást népszerűsítő elemek hangsúlyosabb megjelenését.
- *Bringás reggeli:* Jó példa az Egeri Hegyi Kerékpáros Sport Egyesület által szervezett Bringás reggeli, melynek támogatását javasoljuk.
- *Bringázz a munkába kampány:* A kampány országos szinten jelenleg ugyan szünetel, javasoljuk helyi vagy térségi kampány szervezését. Cél, hogy minél többen próbálják ki milyen előnyökkel jár, ha kerékpárral indulnak el a munkahelyükre. A kampányban való részvételt különböző ajándékokkal, nyereményekkel, oklevéllel, a helyi vállalkozások bevonásával és hangsúlyos média jelenléttel lehet ösztönözni.

- **Iskolai programok:**

A szemléletformálást érdemes már gyerekkorban elkezdni. A gyerekek keresik a követendő mintát, így ebben a korban igazán hatékonyak lehetünk és jelentős változásokat érhetünk el. Gyakori probléma, hogy a kizárólag közlekedésbiztonsági megközelítés könnyen vezet félelemkeltéshez, veszélyérzet kialakításához. A tudatos közlekedésre és racionális eszközválasztásra nevelésnek utóbbi csupán része, nem célja. Jó példa a BKK és a Magyar Kerékpárosklub közös *STARS projektje*, melynek keretében a diákokat, a tanárokat és a szülőket egyaránt a fenntartható közlekedési módok igénybevételére ösztönzik. A közösségi közlekedést, a gyaloglást, és a kerékpározást ajánljuk az iskolába járáshoz. Javasoljuk az egeri általános- és középiskolák csatlakozását a projekthez.

A kerékpáros iskolába járás számtalan eszközzel ösztönözhető, erre további jó példa a *Bringázz a suliba*<sup>65</sup> vagy a *Közlekedési kígyó játék*<sup>66</sup>.

A *Bebiciklizés*<sup>67</sup> szintén jó iskolai program lehet, elsősorban oktatási jellegű program, de népszerűsítő szerepet is betölthet, csupán a korcsoport sajátosságaira kell formálni a programot.

További jó gyakorlatok az *ügyességi, játékos vagy művészi programok* (pl. rajzpályázat) melyek a gyerekek kreativitását ösztönözve a figyelmüket a tudatos mobilitásra, az „együtt közlekedünk” szemléletre tereli.<sup>68</sup> • Kerékpáros iskolai kirándulások támogatásával szintén hozzá lehet járulni a mindennapi kerékpárhasználat népszerűsítéséhez.

Az iskola, valamint ma a tevékenységet végző rendőrség kapacitása véges, ezért mindenképpen gondolni kell erre a problémára is. A városnak szükséges biztosítani az igényelt munkaerőt, emellett érdemes (itt is) bevonni a helyi civil szervezeteket, szülőket a programok szervezésébe, lebonyolításába.

<sup>65</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/bringazzsuliba>

<sup>66</sup> Bővebben: <http://www.trafficsnakegame.eu/hungary/>

<sup>67</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/bebiciklizés>

<sup>68</sup> Share the road rajzpályázat: [http://kerekpárosklub.hu/Share\\_the\\_road\\_rajzpalyazat](http://kerekpárosklub.hu/Share_the_road_rajzpalyazat)

- **Közszolgálati és önkormányzati tevékenységek kiszolgálása kerékpárral, a kerékpározás presztízsének emelése érdekében**
  - Kerékpáros rendőrség megszervezése, a rendőrök számára elméleti és gyakorlati oktatással
  - Kerékpáros csomagszállítás, ételkihordás stb. ösztönzése
  - A köztisztasági feladatok szintén elláthatóak speciális teherkerékpárral (Jó példa: Budapest, V. kerület)
  - Szolgálati kerékpárflotta üzembe helyezése a Polgármesteri Hivatal és a városi közintézmények dolgozói részére
- **Közterületi kerékpárpumpa, kerékpáros szervizpont**

A város forgalmasabb pontján (pl. Dobó tér) vagy pihenő mellett (pl. Érsekkert) elhelyezett kerékpárpumpa vagy a legszükségesebb szerszámokkal felszerelt köztéri szervizpont hasznos a kerékpárral közlekedőknek. Népszerűsítik a kerékpározást, emellett bizalmat gerjesztenek a közlekedőkben, a kihelyezett eszközök törődést sugallnak a város részéről. A lényeg hogy kellően strapabíróak legyenek a rongálásokkal és az időjárással szemben.
- **Rekreációs / turisztikai célú kerékpározás népszerűsítése**

Remek szabadidős tevékenység a kerékpározás, melynek gyakorlására a város jó adottságokkal rendelkezik. A rekreációs céllal kerékpározók egy része várhatóan a mindennapokban is elkezdheti használni kerékpárját. Javasolt eszközök:

  - Környező kerékpár-turisztikai térségek és desztinációk megjelenítése, kiadványok, web és web 2 alkalmazásával, helyi kerékpáros közösségek, túrázók és sportolók bevonásával.
  - Iskolai kerékpáros kirándulások támogatása, illetve kerékpáros városnéző és szabadidős túrák szervezése, ezek támogatása.
  - Kerékpáros sportrendezvények, családi napok.
  - Kerékpárosbarát szolgáltatók és szálláshelyek támogatása.
  - Kerékpárkölcsonzés stb.

#### Javasolt oktatás jellegű intézkedések:

Oktatás esetén nem elég csupán a KRESZ szabályok ismertetése, a többi közlekedő szempontjainak, várható viselkedésének bemutatására is hangsúlyt kell fektetni. Hangsúly az együttműködésen van, ezért minden közlekedési módot és korosztályt szükséges elérni. Ismeretterjesztő kiadványok, programok esetén a célcsoportnak megfelelő ismeretanyag átadása szükséges. Emellett a kerékpáros közlekedéssel valamilyen módon kapcsolatba kerülő munkatársak képzését is biztosítani kell.

#### - **Együtt közlekedünk kampány**

Nincsenek bringások és nincsenek autósok: közlekedők vannak. A biztonságos közlekedés akkor valósul meg, ha a közlekedés résztvevői figyelnek egymásra, akármilyen közlekedési eszközt is választanak, ezt a gondolatot hirdeti az *Együtt Közlekedünk* kampány.

A kampány keretében videók és szóróanyagok készültek, melyek könnyen fogyasztható formában mutatják be a közlekedés során való együttműködés fontosságát. A Heves Megyei Rendőr-főkapitányság is terjeszti a kampány elemeit, emellett a Magyar Kerékpárosklub is örömmel megosztja a várossal a rendelkezésre álló anyagokat.

Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/egyuttkozlekedunk>



- **Bringaakadémia**  
A Vuelta Sportiroda *Bringaakadémia* programja során a résztvevőknek játékosan tanítja meg a kerékpáros közlekedés alapjait. Akkreditált pedagógus-továbbképzéseket, továbbá az érdeklődők számára oktatói tanfolyamokat szerveznek. A programról bővebben: <http://www.vuelta.hu/bringaakademia>
- **Magyar Kerékpárosklub Bebiciklizés:**  
A 1,5-2 órás program egyszerre népszerűsíti a kerékpározást, ülteti el a kulturált együtt-közlekedés gondolatát a fejekbe és eközben biztonságos kerékpáros közlekedésre is nevel. 2-3 gyakorlott túravezető 10-13 fős csoportokat vezet végig egy előre megtervezett útvonalon, amely a város helyi sajátosságaihoz lehet igazítani. 2016 tavaszán a Magyar Kerékpárosklub a Városüzemeltetési iroda és az Egri Hegyi Kerékpáros Egyesület tagjainak részvételével rendezett már Bebiciklizést a városban. Javasoljuk a helyi civil szervezetek bevonásával, támogatásával a program rendszeresítését.  
Bővebben: <http://kerekparosklub.hu/bebiciklizes>
- **Lakatosági tanácsok a kerékpárlopások megelőzésére**  
Információink szerint rendszeresek a hiányos tudásból, a nem megfelelő lakatosági technikából fakadó kerékpárlopások a városban. A lopástól való félelem miatt jellemző, hogy valaki csak akkor használja a kerékpárját, ha biztonságosnak érzi, egyéb esetben inkább „biztonságosabb” közlekedési módot választ. A kerékpárlopások megelőzésére javasoljuk információs füzetek terjesztését, felvilágosító kampány szervezését. A Kerékpárosklub Kisokos vonatkozó oldalai előzetes egyeztetés után szabadon felhasználhatóak.
- **Szakmai képzések**  
Az önkormányzatnál dolgozó szakemberek esetében célszerűnek látjuk a továbbképzések hangsúlyozását, a képzések során a kerékpározással kapcsolatos tudásanyag átadását. A szakemberek alatt azokat a munkatársakat értjük, akik bármilyen módon kapcsolódnak a kerékpáros közlekedéshez, legyen szó infrastruktúráról vagy bármilyen kísérő tevékenységről, oktatásról/népszerűsítésről stb.  
A képzéseknél az egyik legfontosabb az integrált szemlélet, miszerint a kerékpáros közlekedés a közúti közlekedés szerves része, a teljes közlekedési rendszer egyik alkotó eleme. Emellett szükséges konferenciákon (belföldi és külföldi) való részvétel lehetőségének biztosítása is.
- **Gépjárművezető képzés**  
A képzés során a kerékpárral közlekedőkkel (ill. minden védtelen közlekedővel) való együttműködés elsajátítása elsődleges cél. Javasoljuk a helyi képzőhelyekkel való kapcsolatfelvételt, a tananyag bővítését kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismeretekkel. Ajánlott tartalom (példaszerűen): *Együtt közlekedünk* kampány; kerékpározó előzése - megfelelő oldaltávolság; jobbra kanyarodás kerékpársáv, kerékpárút keresztezésével - elsőbbségi viszonyok; ellenirányban megnyitott egyirányú utca; gyengébb védelme; holtter stb.)
- **Új létesítmények átadásához kapcsolódó szoft tevékenységek**  
A város előkészítés alatt álló projektjeinek átadása remek alkalmat nyújt a kerékpározás népszerűsítésére, a kapcsolódó tudásanyag átadására. A fejlesztések megvalósulásával számos új forgalomtechnikai kialakítás fog megjelenni a városban, melyek még nincsenek, ezért a helyiek nem ismerik őket, nem feltétlenül

tudják hogyan kell őket helyesen használni (kerékpársáv, megemelt kerékpársáv, kerékpáros nyom, ellenirányban megnyitott egyirányú utca stb.). Javaslatunk:

- Javasoljuk átadó ünnepség szervezését a helyi civil szervezetekkel közösen, cél az új kerékpárosbarát kialakítások használatának népszerűsítése, akár kerékpáros felvonulás szervezése.
- Javasoljuk Beticiklizések tartását, melyek érintik az új szakaszokat és bemutatják a helyes használatot.
- Kiadványok terjesztése, melyek minden közlekedőnek bemutatják az új elemeket és használatukat - hogyan kell gépjárművel és kerékpárral közlekedni, milyen szabályokat kell követni. A kiadvány lehet akár a Kerékpárosklub Kisokosa, vagy ennek egy kivonata (pl. csak a kerékpársáv használatára vonatkozó részek), melyet ki kell egészíteni a gépjárművezetőkre vonatkozó ismeretekkel.

A fejezetben taglalt téma összetettsége és sokszínűsége miatt javasoljuk a 3.5.4 *Népszerűsítés, oktatás* fejezetben felsorolt tudástárak tanulmányozását, melyek számos további jó példával és javaslattal szolgálhatnak.

### **5.5.2 Szervezeti, működési háttér**

Az önkormányzati működést, információáramlást úgy kell átalakítani, hogy minden döntéshozatali szinten érvényesüljön a kerékpáros közlekedés, mint támogatandó közlekedési mód. Cél, hogy a város döntéshozói és önkormányzati dolgozói kellő mértékű tudással rendelkezzenek a kerékpáros közlekedést illetően. Lehetőleg hasonlóan gondolkodjanak a kerékpározást érintő kérdésekben, a kerékpáros közlekedés mindenki számára elfogadott és támogatott legyen. Ha egy utat felújítanak, ha szervezik a hó eltakarítást, ha új fejlesztési projekt indul, ha rendezvényt szervez az önkormányzat, stb. jelenjen meg a kerékpár, mint szempont, melyet magától értetődően hangsúlyosan kezel a város.

#### **Kerékpáros referens<sup>69</sup>**

A megbízóval folytatott beszélgetések alapján a szervezeti működési háttérrel kapcsolatban egyértelműen az a legnagyobb probléma, hogy az önkormányzaton belül nincs egységes vélemény a kerékpározásról, nincs egy munkatárs, akinek delegált feladata lenne a kerékpáros ügyek összefogása. Megoldásként kerékpáros referens kinevezésére van szükség, akinek a feladata a koordináció, a kerékpáros közlekedés ügyének képviselője a különböző szervezeti egységek és projektek között. Ehhez természetesen biztosítani kell számára a szükséges információkat és jogokat a különböző szervezeti egységek munkájában való részvételre.

---

<sup>69</sup> A szervezeti háttér esetleges problémáinak feltárására és a folyamatok optimalizálására megoldás minőségbiztosítási rendszer bevezetése. A „BYPAD” (Bicycle Policy AuDit), azaz a Kerékpáros Fejlesztés Auditja kifejezést takarja. Egy belső audit módszertan, amelynek segítségével az önkormányzat a teljes körű minőségirányítás (TQM = Total Quality Management) módszereit alkalmazva értékelheti és javíthatja saját kerékpárügyi fejlesztési stratégiáját.

A módszertant nemzetközi szakértők dolgozták ki 1999-ben, és mára több mint 200 európai város alkalmazta. A másfél évtized alatt kb. 100 auditor képzése zajlott le - a Magyar Kerékpárosklub képzett auditorral rendelkezik. Bővebben: <http://bypad.org/>

### Finanszírozás

Jelenleg nincs elkülönített forrás a kerékpáros közlekedés fenntartási-üzemeltetési feladatainak ellátására. Javasoljuk az éves feladatok tervezését és a szükséges keret elkülönítését annak érdekében, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények fenntartása folyamatos legyen. Az üzemeltetési, karbantartási és felújítási költségek becsléséhez támpontot nyújt a 15. táblázat: Üzemeltetési, karbantartási és felújítási költségek egységárai

A felmerülő költségek fedezésének egyik lehetséges módja az egyéni motorizált közlekedésből származó bevételek (pl. adók, behajtási díj, parkolási díj) egy részének a fenntartható közlekedési módok fejlesztésére, fenntartására való elkülönítése.

	Üzemeltetési költség évente (Ft/km/év)	Karbantartási költség 10 évente (Ft/km/év)	Felújítási költség (Ft/km/20év)
<b>Önálló kerékpárút</b>	175 000	69 000	9 000 000
<b>Kerékpársáv, nyitott kerékpársáv vagy kerékpáros nyom meglévő burkolaton</b>	0	25 000	0
<b>Meglévő közút, külön kerékpárosbarát intézkedés nélkül</b>	0	25 000	0
<b>Meglévő járdán, sétálóúton kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút</b>	175 000	25 000	9 000 000

15. táblázat: Üzemeltetési, karbantartási és felújítási költségek egységárai

- Üzemeltetési és felújítási költséggel csak önálló kerékpárúton és meglévő járdán, sétálóúton kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárúton lehet számolni, a többi létesítmény kategória esetében nem, mivel nincs külön üzemeltetési költségük.
- Jelentős karbantartási költsége az önálló kerékpárútnak van, mely a többi létesítményhez viszonyítva majdnem háromszoros költséggel bír évente.
- A kerékpársáv, nyitott kerékpársáv vagy kerékpáros nyom kijelölése esetén a forgalomtechnikai felújítás a karbantartás része, míg a felújítás a burkolattal együtt történik.
- Meglévő közúton vezetés esetén, külön kerékpárosbarát beavatkozás nélkül a burkolati jel felújítása a karbantartás része, míg a burkolat felújítása a közúttal együtt történik. Az önálló kerékpárút és meglévő járdán, sétálóúton kerékpárút vagy gyalog-kerékpárút esetében a felújítás burkolatot is érintő tevékenységet jelent.<sup>70</sup>

<sup>70</sup> Forrás: Komplex Intézkedéscsomag a kerékpáros közlekedés fejlesztésére - Kerékpáros létesítmények üzemeltetési, fenntartási rendszere (Trenecon, 2015.)

### **Civil szervezetekkel való együttműködés**

A hatékony működés elengedhetetlen feltétele a civil szervezetekkel való folyamatos együttműködés – ahogy azt már többször hangsúlyoztuk. Stratégiai partnerként való bevonásuk különösen fontos. A civil szervezetek közösségre épülnek, így könnyen érnek el sok embert. Javasoljuk az Egri Hegyi Kerékpáros Sport Egyesülettel való szorosabb kapcsolat kiépítését. További civil szervezetek, akikkel javasoljuk a szorosabb együttműködést:

- Part Egyesület
- Nagy Sport Egyesület
- Életfa Környezetvédő Szövetség
- Kaptárkő Egyesület
- Regio Viridis Egyesület
- Életminőségért Alapítvány

### **Kerékpáros Közlekedésszakmai Konzultáció**

A kerékpározással szakmai vagy egyéb kapcsolatot ápoló összes érdekelt felet bevonó, rendszeres konzultációkra van szükség (kb. negyedévente) annak érdekében, hogy minden érintett közösen kezdjen el gondolkodni a város kerékpáros közlekedésének helyzetéről. Az alábbi témákat érdemes terítékre venni:

- Kerékpározás szerepe a városi közlekedésben, hozzá társuló előnyök,
- Szemléletformálás fontossága, célok és eszközök,
- Kerékpáros közlekedés jellegzetességei, biztonságos kerékpározás,
- Városi kerékpáros közlekedés tervezési módszertana, a kerékpárosbarát városfejlesztés eszközei.

A hatékony együttműködés érdekében a következő szereplőkkel való közös konzultációt tartjuk szükségesnek:

- Önkormányzat releváns irodái (Városüzemeltetési iroda, Egri Városfejlesztési Kft. stb.)
- Helyi tervező és tanácsadó irodák
- Magyar Közút Nonprofit Zrt.
- Nemzeti Közlekedési Hatóság területileg illetékes szakemberei
- A fenti pontban javasolt helyi civil szervezetek képviselői
- Heves Megyei Rendőr-főkapitányság
- A város oktatási intézményeinek képviselői: óvodák, iskolák, főiskola
- KTE Heves megyei tagozata
- Magyar Mérnöki Kamara

### **Barátságos ügyintézés, hibabejelentés**

Javasoljuk egy olyan informatikai rendszer<sup>71</sup> létrehozását, amelynek segítségével a hibák, problémák bejelentése a városlakók számára egyszerűbbé, gyorsabbá válik, elkerülve a hivatali rendszernek és a hivatalos leveleknek a visszatartó erejét. A rendszer előnye, hogy egy ilyen felületen az önkormányzat az esetleges problémákról sok esetben hamarabb információhoz juthat, mint a hivatalos újtellenőrzési munkák során.

A rendszer a már működő Manager alkalmazással összhangban működhetne, illetve integrálható a 5.5.1 „Szoft” tevékenységek fejezetben javasolt honlapba.

---

<sup>71</sup> Jó példa a jarokelo.hu civil kezdeményezés, amelyhez hasonló megoldás Egerben is működőképes lehet.

A bejelentéseket kezelő, azokat az illetékesnek továbbító felelős munkatársra mindenképpen szükség van a hatékony működés érdekében. Alapkövetelmények:

- A bejelentett probléma legyen nyilvános, a megoldása legyen követhető,
- Legyen lehetőség a térképen történő megjelölésre, fénykép feltöltésére,
- Az önkormányzat honlapjáról könnyen elérhető legyen.<sup>72</sup>

### **Kerékpárparkolók telepítésének megkönnyítése**

A kerékpárparkolási feltételek fejlesztésének hatékony eszköze a magántőke bevonása, a kereskedelmi egységek, intézmények önerőből történő kerékpárparkoló telepítése. Ennek feltétele, hogy az érintettek a lehetőségekről információt kapjanak, a telepítéshez szükséges ügyintézés ne legyen túl bonyolult és hosszadalmas. A kerékpárparkolók telepítését megkönnyítő intézkedések az alábbiak lehetnek:

- Városszerte elfogadott kerékpártámasz típus(ok) kiválasztása, amely a műemlékvédelmi hatóságnak előzetesen megfelelt (például a már alkalmazott típusok). Az ilyen típusú támaszok telepítésénél a későbbiekben már nem merülnek fel műemlékvédelmi kérdések.
- Társfinanszírozás vállalása (pl. a telepítés költségeinek egy részét az Önkormányzat magára vállalja).
- Az igénylés egyszerűen, egy úrlapon leadható, az engedélyezéshez szükséges további ügyintézés az Önkormányzat elvégzi.
- Kerékpárparkolók létesítéséhez szükséges tájékoztatás és információ szolgáltatás az Önkormányzat kerékpározással foglalkozó weboldalán elérhető.

## **5.6 Egyéb javaslatok**

Jelen fejezet elsősorban hangsúlyosabban kezelendő egyéb javaslatokat tartalmaz. A kerékpárforgalmi hálózati terv *Kerékpárosbarát Eger koncepció - Javaslatétel* előzménydokumentuma további javaslatokat tartalmaz.

### **5.6.1 Utazási tervek készítése**

A fenntartható közlekedési módok népszerűsítésének egyik hatékony módja, ha személyre szabott utazási tanácsokat adunk a közlekedőknek. A berögzült közlekedési szokások jellemzően nem változnak maguktól, be kell mutatni, hogy milyen alternatívák léteznek és azok milyen előnyökkel járnak. A kipróbálás lehetőségének biztosítása itt is nagyon fontos. Javasoljuk intézményi utazási tervek készítését, elsőként mintaprojekt keretében egy iskolában, vállalkozás vagy városi intézmény dolgozói számára. (Javaslatunkat egy iskola példáján mutatjuk be, mely értelemszerűen változik egyéb intézmény esetén.)

Jellemző az iskolakezdés- és végzés idején lökészerűen jelentkező parkolási igény, melyet csak nehezen lehet kielégíteni. A problémára adható megoldás nem lehet önmagában a parkolóhelyek számának növelése, az igények befolyásolására, a fenntartható közlekedési módok használatának ösztönzésére van szükség. Az intézményi mobilitási terv készítése az alábbi lépésekből áll:

- Az iskolát látogató diákok, szüleik és az intézményi dolgozók közlekedési szokásfelmérése.
- Az intézmény elérhetőségének vizsgálata (különböző közlekedési módokkal hogyan lehet megközelíteni az iskolát) és az intézményen belüli mobilitási adottságokra vonatkozó vizsgálatok (pl. kerékpártámaszok száma)

---

<sup>72</sup> Jó példa: <http://jarokelo.hu/>



- Javaslatétel és intézményi mobilitási terv elkészítése: infrastrukturális és szoft javaslatok, valamint személyre szabott mobilitási tervek készítése.

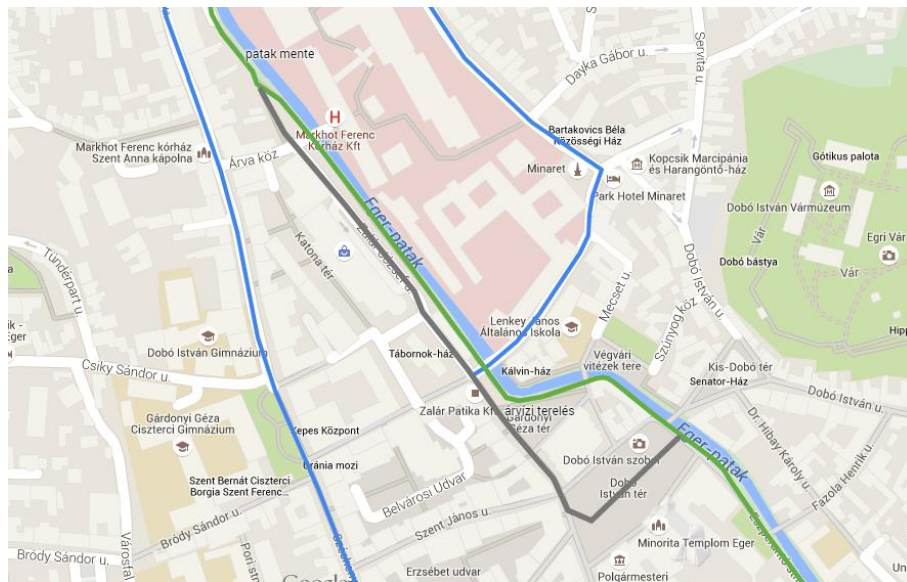
Iskolai mobilitási terv készítése során nem elhanyagolható a bevett gyakorlat, mely szerint a gyerekek szemléletformálása komoly hatást gyakorol a családon belüli közlekedési szokások alakulására. Például a szelektív hulladékgyűjtésre való ösztönzésnek is egy bevett formája a gyerekek felvilágosítása, akik aztán „hazaviszik” a megszerzett tudást, így akár hatékonyabban ösztönözik a szüleiket a szelektív hulladékgyűjtésre, mint az egyéb kampányok.

### 5.6.2 Kerékpáros terelés az Eger-patak magas vízállása esetén

A terelés kezdeténél javasoljuk a tájékoztató táblák mellett térkép elhelyezését, amely feltünteti az árvízveszélyes szakaszt és a javasolt kerékpáros terelőutat is. A terelőút csomópontjaiban az útbaigazító jelzéseket meg kell ismételni. Az árvízi terelőúton, valamennyi táblán szükséges a szöveges tájékoztatás megjelenése is (pl. kerékpáros útvonal árvíz esetén).

#### Javasolt terelőút a belvárosban:

Kerékpárút elhagyása a Dobó térnél - Dobó tér - Zalár József utca - Árva köz után visszatérés a kerékpárútra (a kerékpárút csomópontban).



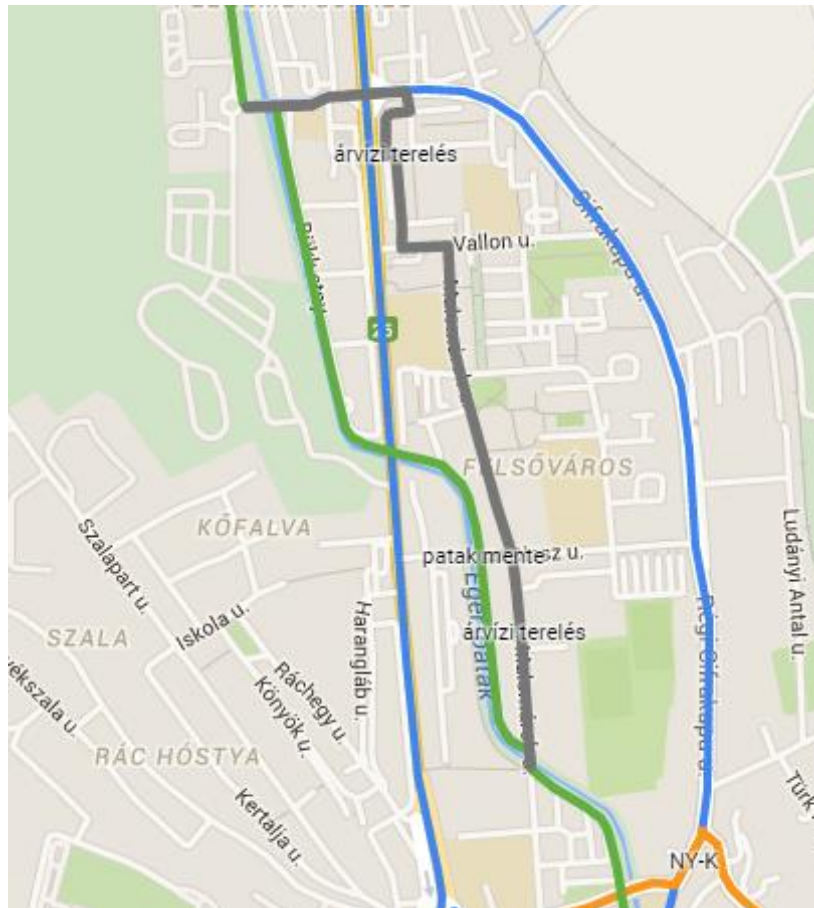
76. ábra: Javasolt terelőút a belvárosban

#### Javasolt terelőút a II. Rákóczi Ferenc utcai híd környezetében:

Kerékpárút elhagyása az Olasz utcánál - Olasz utca - Malomárok utca - Vallon utca - II. Rákóczi Ferenc utca szervízút - Cifrakapu utca - visszatérés a kerékpáros útvonalra.

A Malomárok utcát a hídtól (Vízimolnár utca) már szükséges terelőútvonalként megjelölni, mert a hidat észak felé elhagyva a kerékpárút igénybevétele felesleges kerülőnek számít.

Árvíz esetén a terelőút kezdeténél a tényleges terelésre felhívó ideiglenes jelzés kihelyezése szükséges.



77. ábra: Javasolt terelőút a II. Rákóczi Ferenc utcai híd környezetében (szürke)

### 5.6.3 Kerékpáros adatgyűjtés

Jelenleg nem állnak rendelkezésre egyértelmű, megbízható adatok a kerékpárral közlekedők számáról, közlekedési arányukról. Ahhoz, hogy a közlekedési szokások ténylegesen szabályozhatóak, befolyásolhatóak legyenek, szükséges ismerni a közlekedési szokásokat, a forgalmi részarány változásait. Jelenleg forgalmi adatok csak a Magyar Közút kezelté útszakaszokon állnak rendelkezésre, valamint jelen munka keretén belül a város 10 helyszínen forgalomszámlálást végeztünk (bővebben: 4.4.1 *Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése* fejezet).

A közlekedési munkamegosztásában hosszú távra kitűzött 20 százalékos kerékpáros részarányt nehéz elérni, ha nem ismerjük pontosan a jelenlegi helyzetet és jövőbeli változásokat. Évről évre szükséges ezeket az adatokat a városlakók kikérdezésével szokásfelméréssel és forgalomszámlálással begyűjteni, elemezni és a döntéshozói folyamat során felhasználni.

A városban közlekedők elégedettségének, észrevételeinek folyamatos monitorozása és értékelése szintén fontos feladat. Ennek eszköze lehet pl. online kérdőív, vagy egy hibabejelentő felület, melyre a 5.5.2 fejezetben adtunk javaslatokat.

Javasoljuk kerékpáros forgalomszámlálások elvégzését rendszeres időközönként az alábbi helyszíneken:

2016-os forgalomszámlálás helyszínei:

- Eger - Felnémet kerékpárút (Tárkány-patak elágazástól délre, a közös szakaszon)
- Eger-patak menti kerékpárút (Malom utca - Tűzoltó tér közötti szakasz)
- Kossuth Lajos utca

- Érsekkert
- Deák Ferenc utca (akár felületválasztási szokásvizsgálattal összekötve<sup>73</sup>)
- Hadnagy utca
- Kertész utca
- Sas utca
- Mátyás király út
- Kistályai út

Javasolt távlati helyszínek:

- Egri út<sup>74</sup> - 25. sz. főút
- Árpád utca - 25. sz. főút

Automata kerékpáros forgalomszámláló berendezések telepítése is megfontolandó.<sup>75</sup> A folyamatos adatgyűjtés révén részletesebb következtetések vonhatóak le, vizsgálható az időjárás és a kerékpározási hajlandóság kapcsolata, vizsgálhatóvá válik az évszakoktól való függés, jobban megismerhetővé válnak a kerékpározók szokásai stb. Az automata forgalomszámláló berendezések a felhasználás célja szerint két csoportba sorolhatóak:

- Helyszíni kijelzővel ellátott berendezések: A forgalomszámláló berendezés mellett, hogy adatokat gyűjt - ezeket valamilyen módon továbbítja egy központi szerverre vagy helyben tárolja -, kijelzővel van ellátva. A kijelző jellemzően az adott napi és éves forgalmat mutatja. A berendezés ebben az esetben nem csupán mérőeszközként funkcionál, a kerékpáros közlekedés figyelemfelkeltő népszerűsítő eszköze is egyben. A kijelzőt elsősorban nagy kerékpáros forgalmú helyre érdemes telepíteni, oda, ahol figyelemfelkeltő ereje jól tud érvényesülni (pl. Érsekkert, Eger-patak menti kerékpárút belvárosi szakasza). A kijelző ellátható Eger kerékpáros arculatával (vonatkozó javaslataink a 5.5 fejezetben), kerékpározásra ösztönző üzenettel. Jó példa a budapesti Múzeum körüti automata kerékpárszámláló (78. ábra).<sup>76</sup>
- Helyszíni kijelzővel nem rendelkező berendezés: a forgalmi adatokat csak további felhasználás céljával gyűjtjük, helyszíni kijelző nincs.

---

<sup>73</sup> Vizsgálandó hányan használják a kerékpárutat és az úttestet az egyoldali kialakítás hiányosságai miatt.

<sup>74</sup> A főút jelenlegi kialakítása miatt csak kevesen kerékpároznak. A főút kerékpárosbarát fejlesztéséhez kapcsolódóan a későbbiekben javasoljuk referenciaérték felvételét, a fejlesztések utáni adatokkal való összehasonlítását.

<sup>75</sup> Bizonyos operatív programok keretében meghirdetett pályázati felhívások esetén támogatott az automata forgalomszámláló berendezések telepítése (pl. TOP-3.1.1-15).

<sup>76</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/szamlalo>



78. ábra: Budapest, Múzeum körút - automata kerékpárszámláló kijelzője

#### 5.6.4 Komplex szemléletű útfelújítások

A városban tervezett útfelújítások (beleértve az érintett hidakat és kapcsolódó műtárgyakat is) előkészítése során javasoljuk, hogy a meglévő forgalmi rend megtartása és állagjavító intézkedések helyett a forgalmi rend és a forgalmi igények felülvizsgálatával komplex szemléletű változás történjen. A forgalmi és a baleseti adatok folyamatos feldolgozása és a tervezés során való felhasználása elengedhetetlen.

A felújítások tervezése során a kerékpáros közlekedés szempontjait kiemelten kell figyelembe venni, szükség szerint a közlekedési felület újrafelosztásával, a teljes keresztmetszet újratervelésével, beleértve a gyalogos és zöldfelületeket, a közösségi közlekedést, valamint a jelzőlámpák programját is. (Jó példa a Kertész utca folyamatban lévő tervezése, a keresztmetszet újragondolása a kerékpárosbarát feltételek megteremtése érdekében.)

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő utak esetében a város kövesse nyomon és szükség esetén tegyen lépéseket a kapcsolódó kerékpárosbarát beavatkozásokért.

#### 5.6.5 Kerékpárosbarát KRESZ park

Javasoljuk a meglévő KRESZ park fejlesztését, kerékpárforgalmi létesítmények megjelenítésével (kerékpáros közlekedés számára ellenirányban megnyitott egyirányú utca, előretolt kerékpáros felállóhely stb.).

„Dirt” parkok létesítésére is érdemes hangsúlyt fektetni, hiszen népszerűsíti a kerékpározást, az aktív, mozgásban gazdag életmódot, valamint javítja az egyensúlyérzéklet, segít a kerékpározási biztonság javításában. Hasonló parkok létesítését a *Nemzeti Közlekedési Stratégiai - Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv* is ösztönzi. Célterület lehet a város integrált településfejlesztési stratégiájában is megjelölt Felsőváros vagy az Érsekkert, de akár egyéb helyszín is szóba jöhet - a konkrét helyszín kiválasztásához további vizsgálatok szükségesek.





79. ábra: Jó példa a budapesti Hermina Bringapark, kicsiknek és nagyoknak egyaránt ajánlott  
(Forrás: <https://www.facebook.com/HerminaTrack/>)

### 5.6.6 Kerékpárszállítás feltételeinek javítása közösségi közlekedési járműveken

Javasoljuk a közösségi közlekedési járműveken való kerékpárszállítás feltételeinek megteremtését, javítását.

A helyi és helyközi autóbuszokon hosszútávon javasolt a kerékpárszállítás lehetőségét biztosítani. Eger városán belül a domborzati viszonyok miatt célszerű legalább a magasabban fekvő területeket feltáró viszonylatokon megteremteni a kerékpárszállítás feltételeit. Emellett rendkívüli időjárási helyzet esetén is hasznos lehet a szolgáltatás (hirtelen jött viharban is könnyen haza lehet jutni). Akadálymentesített busz esetén a közös használatú térben is elhelyezhető a kerékpár. A kerékpárszállítást lehet járműkihasználtsághoz vagy időszakokhoz is kötni (pl. csak akkor lehet kerékpárt szállítani, ha az autóbuszt telítettsége megengedi). Javasoljuk hazai (pl. Budapest, Szeged) és nemzetközi tapasztalatok alapján tesztüzem elindítását.

Emellett helyközi utazások esetén, különösen a környező kirándulóhelyek felé javasoljuk távolsági buszokon a kerékpárszállítás lehetőségét megteremteni. Hazánkban erre még nincs mód, de számtalan nemzetközi példa igazolja a sikert. Szem előtt kell tartani a szolgáltatás kínálati piac jellegét. Egy kerékpáros turista vagy kiránduló számára vonzó lehet a szolgáltatás a saját gépkocsi kötöttségei helyett.

A vasúti kerékpárszállítás feltételei jellemzően megfelelőek, a kapacitás és a kerékpárszállító vasúti kocsi kialakítása nem mindig, ezeket célszerű javítani.



80. ábra: Példa járművön belüli (elsősorban helyi) és utánfutós (elsősorban helyközi) kerékpárszállításra (Forrás: [bkk.hu](http://bkk.hu) és [cainsbike.com](http://cainsbike.com))

Minden közlekedési mód esetén különösen fontos a megfelelő tájékoztatás és promóció nyomtatott és elektronikus formában egyaránt. Cél, hogy potenciális felhasználók értesüljenek a lehetőségről. Sokan nem is tudják/gondolják, hogy vasúton (remélhetően később autóbuszon is) lehet kerékpárt is szállítani.



## 6 Javasolt fejlesztések ütemezése

Eger kerékpárforgalmi hálózatának javasolt fejlesztését három főbb ütemre bontottuk, rövidtávú, középtávú és hosszútávú fejlesztési javaslatokat fogalmaztunk meg. Rövidtávúak azok a beavatkozások, melyeknek megvalósítását Eger városa jelen pályázati ciklusban kíván megvalósítani. Középtávúak azok a javaslatok, melyek vagy kisebb költséggel megvalósíthatóak vagy nem igényelnek komolyabb közlekedéspolitikai döntéseket. Több középtávú fejlesztési elem megvalósítása ezért akár egybeeshet a rövidtávon javasolt beavatkozásokkal, hiszen ezek közül több elem forgalomtechnikai beavatkozásokkal, kisebb költségű építéssel, korrekciókkal megvalósítható. Hosszabb távon javasoljuk azokat a beavatkozásokat, melyek vagy komolyabb közlekedéspolitikai döntést igényelnek vagy jellemzően külterületi, elsősorban szabadidős és turisztikai célú kerékpárforgalmi létesítmények.

Az ütemezést csak a kerékpárforgalmi főhálózatra készítettük el. A mellékhálózaton javasolható beavatkozások jellemzően kisebb léptékűek és alacsonyabb költséggel megvalósíthatóak. Ebben a fejezetben az egyes fejlesztési elemek helyszínei szerepelnek felsorolás-szerűen, a részletes bemutatás az **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** fejezetben található.

### 6.1 Rövidtávon javasolt beavatkozások helyszínei

- I. Kertész utca (Szarvas tér - Sas utca)
- II. Kistályai út (Sas utca - Kőlyuk út)
- III. Sas utca (Mátyás király út - Kertész utca)
- XIV. Kossuth Lajos utca (Eszterházy - Egészség ház utca)

### 6.2 Középtávon javasolt beavatkozások helyszínei

- IV. Kőlyuk út (Mátyás király út - Kistályai út)
- V. Egerszalókra vezető kerékpárút (Kőlyuk út folytatásában)
- VI. Kistályai út (Kőlyuk út és Andornaktálya között)
- VII. Eger-patak mente (Károlyi Mihály utca)
- VIII. Csomóponti beavatkozások a Mátyás király úton
- IX. Hadnagy utca
- X. Árpád út, Vörösmarty Mihály út, Bartalos Gyula utca
- XI. Szvorényi József utca
- XIII. Egészség ház utca
- XV. Kossuth Lajos utca (Egészség ház utca és az Almagyar utca között)
- XVI. Almagyar utca
- XVII. Jókai Mór utca
- XVIII. Széchenyi István utca (Kossuth Lajos utca - Csiky Sándor utca)
- XIX. Széchenyi István utca (Csiky Sándor utca - Ráckapu tér)
- XX. Kisasszony út (Baktai út - 25. sz. főút)
- XXI. Kisasszony út (Bartalos Gyula utca - Ráckapu tér)
- XXIII. Ráckapu tér
- XXIV. Malom utca
- XXV. Tetemvár utca, Vécsey Sándor utca
- XXVIII. Régi Cifrakapu utca
- XXIX. Cifrakapu utca
- XXXI. Egri út

### **6.3 Hosszútávon javasolt beavatkozások helyszínei**

XII. 2416 és 24128 jelű út menti kerékpárút  
XXII. 24. sz. főút menti kerékpárút (külterület)  
XXVI. Vécseyvölgy utca  
XXVII. 2504 jelű út, külterület  
XXX. II. Rákóczi Ferenc utca  
XXXII. Tárkányi út  
XXXIII. Eger-patak menti kerékpárút, Felnémet

## **7 Mellékletek**

### **Szöveges mellékletek jegyzéke**

- I. számú melléklet: Tervvélemény - Kertész utca
- II. számú melléklet: Tervvélemény - Sas utca - Kistályai út csomópont
- III. számú melléklet: "Kerékpárral a Bükkön át - Kerékpárral a városon át" projekt megvalósult elemeinek véleményezése
- IV. számú melléklet: Egyirányú utcák vizsgálata
- V. számú melléklet: Civil szervezet szakmai értékelése

### **Rajzi mellékletek jegyzéke**

1. sz. melléklet: Eger kerékpáros problématerképe
2. sz. melléklet: Forgalomvonzó létesítmények térképe
3. sz. melléklet: Baleseti ponttérkép a balesetek súlyossága szerint
4. sz. melléklet: Baleseti ponttérkép a kerékpározó balesetben betöltött szerepe szerint
5. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények
6. sz. melléklet: Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak
7. sz. melléklet: Javaslat az országos és térségi kerékpárforgalmi hálózati elemek nyomvonalára
8. sz. melléklet: Rövid távon megvalósítható főhálózati kerékpárforgalmi létesítmények
9. sz. melléklet: Középtávon megvalósítható főhálózati kerékpárforgalmi létesítmények
10. sz. melléklet: Hosszú távon megvalósítható főhálózati kerékpárforgalmi létesítmények
11. sz. melléklet: Távlati kerékpárforgalmi fő- és mellékhálózat
12. sz. melléklet: A Ráckapu tér kerékpáros mozgásai
13. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és kerékpáros forgalom
14. sz. melléklet: Eger és környezete - áttekintő térkép