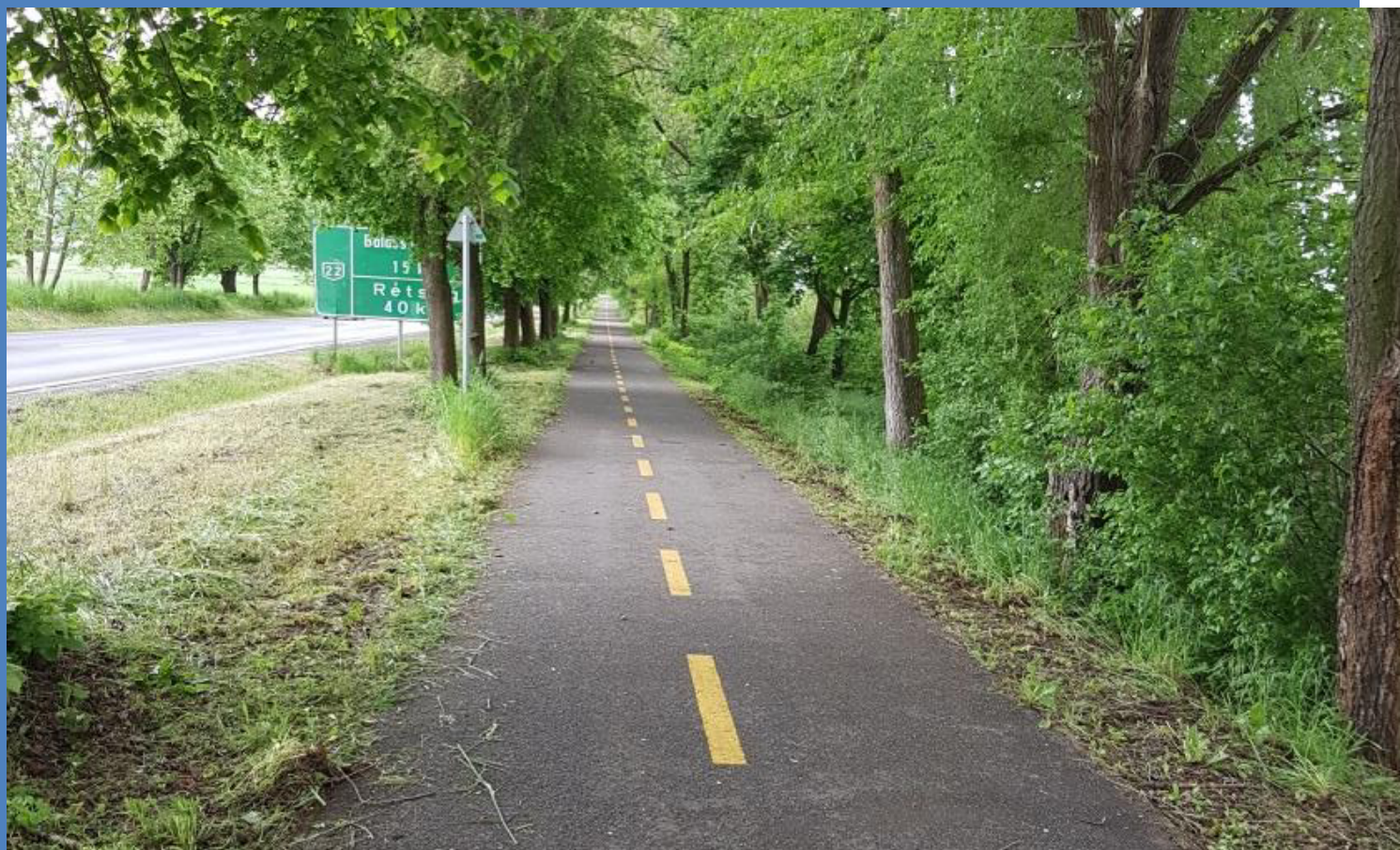


NÓGRÁD MEGYE 2021-27 TERVEZÉSI IDŐSZAK STRATÉGIAI ÉS PROJEKTSZINTŰ ELŐKÉSZÍTÉSE

„MEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV”

TOP-1.5.1-20-2020-00001 SZÁMÚ PROJEKT



SALGÓTERV KFT.
2022.

2021. OKTÓBER 29-I TERVZSÚRI NYILATKOZAT ALAPJÁN JAVÍTOTT TERV

A kerékpárforgalmi főhálózati terv elkészítéséhez adatszolgáltatással közreműködtek:

- **Szabó Lajos – turisztikai szakértő**
- **Laczkó Csaba – Útkataszter Bt.**
- **Kotroczó Nándor – Salgótarjáni Hegyikerékpáros Egyesület**
 - **Dr. Fancsik János**

A terv készítője megköszöni közreműködésüket, segítségüket.

**NÓGRÁD MEGYE 2021-27 TERVEZÉSI IDŐSZAK STRATÉGIAI
ÉS PROJEKTSZINTŰ ELŐKÉSZÍTÉSE**

„MEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV”

TOP-1.5.1-20-2020-00001 SZÁMÚ PROJEKT



Megrendelő: Nógrád Megye Önkormányzata
3100 Salgótarján,
Rákóczi út 36.

Készítő: **SALGÓTERV Mérnöki és Környezetvédelmi Kft.**
3100 Salgótarján, Meredek út 3, VI/50,
email: salgoterv@salgoterv.hu

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lantos László'.

Lantos László
okl. építőmérnök
Kamarai eng. sz.: 12 0018

Salgótarján, 2022. január hó

Tartalomjegyzék

1. Vezetői összefoglaló	7
2. Bevezető	9
3. Helyzetértékelés.....	12
3.1. Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása	12
3.2. Vizsgált terület bemutatása	17
3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete	21
3.3.1. Meglévő fő kerékpárforgalmi létesítmények:	23
3.3.2. Megvalósulás alatt lévő fejlesztések:.....	32
3.3.3. Műszaki tervekkel rendelkező szakaszok:	33
3.3.4. Meglévő kerékpáros túraútvonalak.....	35
3.3.5. „Közbringa” rendszer	40
3.3.6. Kerékpáros közlekedés jellemzői	40
3.3.7. Szomszédos megyékkel és országhatáron túli megyékkel való fontosabb kapcsolatok	57
3.4. A beavatkozási terület kerékpározhatósága	58
3.5. Szervezeti-működési háttér	73
4. A fejlesztési lehetőségek felmérése	75
4.1. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....	75
4.2. A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	76
4.2.1. Kerékpárforgalmi létesítmények	76
4.2.2. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése	78
4.2.3. Kerékpáros útirányjelző táblarendszer.....	79
4.3. Kerékpáros adatgyűjtés	80
5. A tervezett fejlesztések bemutatása.....	81
5.1. A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	81
5.2. A megyei kerékpáros infrastruktúra kapcsolódó szolgáltatásinak fejlesztései	92
5.3. „Közbringa” rendszer	92
5.4. Szervezeti-működési háttér	93
5.5. Kerékpáros adatgyűjtés	93
5.6. Kísérő intézkedések	93
5.7. Fejlesztési források.....	94
6. Fenntartás és rendszeres felülvizsgálat	95
7. Függelék	97

Mellékletek:

Innovációs és Technológiai Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztály –
tervzsűri nyilatkozat

Magyar Kerékpárosklub észrevételei

M-1 Kerékpárforgalmi létesítmények

M-2 Kiegészítő létesítmények

M-3 4/5. melléklet a 2018. évi CXXXIX. törvényhez – Országos kerékpárút-
törzshálózat elemei

1. Vezetői összefoglaló

Jelen kerékpárforgalmi főhálózati tervet Nógrád Megye Önkormányzata megrendelésére készítettük el. A hálózati tanulmány a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázati kiírás keretében készült el Nógrád megye rövid-, közép- és hosszú távú kerékpáros hálózat fejlesztéséhez, továbbá bemutatja a település meglévő kerékpáros infrastruktúrájának állapotát, a kerékpáros közlekedés helyzetét. A főhálózati terv készítésekor támaszkodtunk azokra a terv zsűriken szerzett tapasztalatainkra, amelyeken módunk volt részt venni más projektek kapcsán.

A részletesen vizsgált terület Nógrád megye területét foglalja magában, ugyanakkor kitekintünk a szomszédos megyékkel való kapcsolatokra, ill. országhatáron túlra is, főként a hálózati összefüggések vizsgálata okán. Jelen tanulmány a megyei kerékpáros közlekedés minden szintjét vizsgálja, úgymint hivatásforgalmi, illetve szabadidős kerékpározás, valamint minden hálózati szerepnek megfelelő hálózati elemet figyelembe vesz.

A főhálózati terv készítése során megvizsgáltuk az alábbiakat:

- Nógrád megye földrajzi adottságait, éghajlati és domborzati viszonyait
- Nógrád megyei közúti, közösségi közlekedési viszonyait
- jelenlegi kerékpározási lehetőségeket, kerékpározással összefüggő baleseti adatokat, kerékpáros forgalom és közúti forgalom nagyságát

Külön vizsgáltuk a tervkészítés során a már meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket, sajnálattal állapítottuk meg, hogy a kiépült vagy kiépítés alatt lévő szakaszok nem alkotnak hálózatot. Az egyes meglévő vagy kivitelezés alatt álló szakaszokról nehézkesen vagy nem lehet forgalombiztonságosan eljutni egy másik szakaszra.

Ameddig a forgalombiztonságos kapcsolatok ki nem alakulnak az egyes különálló szakaszok között, azaz nem jön létre kerékpáros hálózat, addig a kerékpáros turizmus fellendülése nem várható. Pedig a kerékpáros turizmus fellendülése nagyban javíthatná a megye turisztikai vonzerejét, aminek a természeti és történelmi látnivalói országos és nemzetközi jelentőséggel is bírnak, melyek jelentős része közúti közlekedéssel nem megközelíthető. Nógrád megye ezekből a látnivalókból sajnos ez idáig nem kellő mértékben profitált, ezek elfogadtatásában, bemutatásában még jelentős tartalékok

vannak.

Ahhoz, hogy ezekből az értékekből Nógrád megye nagyobb mértékben tudjon profitálni, lényeges elem, hogy a meglévő szakaszokból hálózat alakuljon ki, amely a szomszédos megyékhez, területekhez is kapcsolódik. Ezáltal bekapcsolódhatna Nógrád megye a kerékpáros turizmus vérkeringésébe, országos és nemzetközi szinten is.

Ez a falusi turizmus fellendülését is magával hozhatná, ami az elmaradott térségeknek egy kitörési lehetőséget jelenthet, valamint a települési élhetőségen jelentősen javíthat.

„A kerékpár-közlekedés problémaköre jelentősen túlmutat önmagán, tekinthető a települési élhetőség egyik mutatójának is: azokban a városokban, ahol a kerékpározás részaránya magasabb, általában jobb a közlekedésbiztonság, a városi életfeltételek általában kedvezőbbek (tisztább levegő, kevesebb zaj, alacsonyabb stressz-szint stb.), a felszabaduló területek több lehetőséget teremtenek a turizmus, a kereskedelem, a kultúra és a szabadidős tevékenységek fejlődésére”

(forrás: Mérnök újság – XXVIII. évfolyam, 4. szám, 18. oldal)

A vizsgálatunk alapján kirajzolódó fejlesztési lehetőségeket a 4. és 5. fejezet tartalmazza.

A fejlesztési lehetőségeket ütemezés szempontjából is megvizsgáltuk. Ennek alapján kialakítottuk a rövid, közép és hosszú távú tervek sorrendjét, melyek megvalósításával kialakul a megyei hálózat, amely kapcsolódik a szomszédos megyék és Szlovákia kerékpár útjaihoz.

Úgy gondoljuk, hogy a kerékpáros közlekedés fellendülése, a közlekedésből nagyobb részarányhoz jutása javítaná Nógrád esélyeit a gazdasági elmaradottságból való kitörésben és élhetőbb feltételeket teremtené az itt lakók, valamint az idelátogatók számára, több látogatót csábítana ide.

Ehhez elengedhetetlen, hogy forgalombiztonságos közlekedésre alkalmas hálózat alakuljon ki a megyében, ami a szomszédos környezethez is kapcsolódik.

Az itt következő tanulmány ehhez próbál segítséget nyújtani a készítő szerény lehetőségével.

2. Bevezető

Jelen kerékpárforgalmi főhálózati terv szerepe, hogy felmérje Nógrád megyében a:

- kerékpáros közlekedés helyzetét
- kerékpáros forgalmat, kerékpározhatóságot
- kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket
- fejlesztési lehetőségeket

A főhálózati terv célja:

- a kerékpáros közlekedésben rejlő, eddig ki nem használt lehetőségek feltárása, összefüggő kerékpárforgalmi hálózat kialakítása
- hálózati hiányok megszüntetése
- az esetlegesen előforduló hibák javítása
- fejlesztési potenciálok feltárásával
- javaslatokat fogalmazzon meg, amelyek elfogadása esetén Nógrád megye az adott körülmények között optimálisan jól és mindenekelőtt biztonságosan kerékpározhatóvá válik
- balesetek számának csökkentése
- települések közötti kapcsolatok és elérhetőségek javítása
- lakossági kerékpáros közlekedési igények kielégítése
- turisztikai célpontok elérhetőségének kialakítása
- túraútvonalak kijelölése
- a kerékpáros közlekedés részaránya tovább növekedjen a kerékpáros infrastruktúra ütemezett, folyamatos fejlesztésének köszönhetően (szerviz, kölcsönzés, bérlet, közbringa)
- más közlekedési módokkal való kapcsolat fejlesztése (vasút, B+R parkolók)
- szervezeti, intézményi háttér kialakítása, erősítése mind hazai, mind pedig nemzetközi szinten

A terv a tartalomjegyzékben foglaltaknak megfelelő felépítéssel és logikával mutat be elemzést a meglévő hálózatról, illetve javaslatokat ad annak fejlesztéséről.

Települések közötti kapcsolatok, külterületi fejlesztési lehetőségek vizsgálata

Megyei főhálózati tervről lévén szó, a legfontosabb terület a települések közötti kapcsolatok fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata, beleértve a szomszédos megyékhez való kapcsolódást, illetve az országhatáron túli kapcsolatokat is közlekedési célú, hivatásforgalmi, szabadidős célú és turisztikai célú kerékpározás szintjén is.

Nógrád megye néhány települése már rendelkezik települési szintű kerékpárforgalmi hálózati tervvel, azokon belül is a környező településekhez való lehetséges kapcsolatok feltárásával, vizsgálatával, ezek száma azonban még elég alacsony ahhoz, hogy összefüggő képet kapjunk a megyében rejlő lehetőségekről.

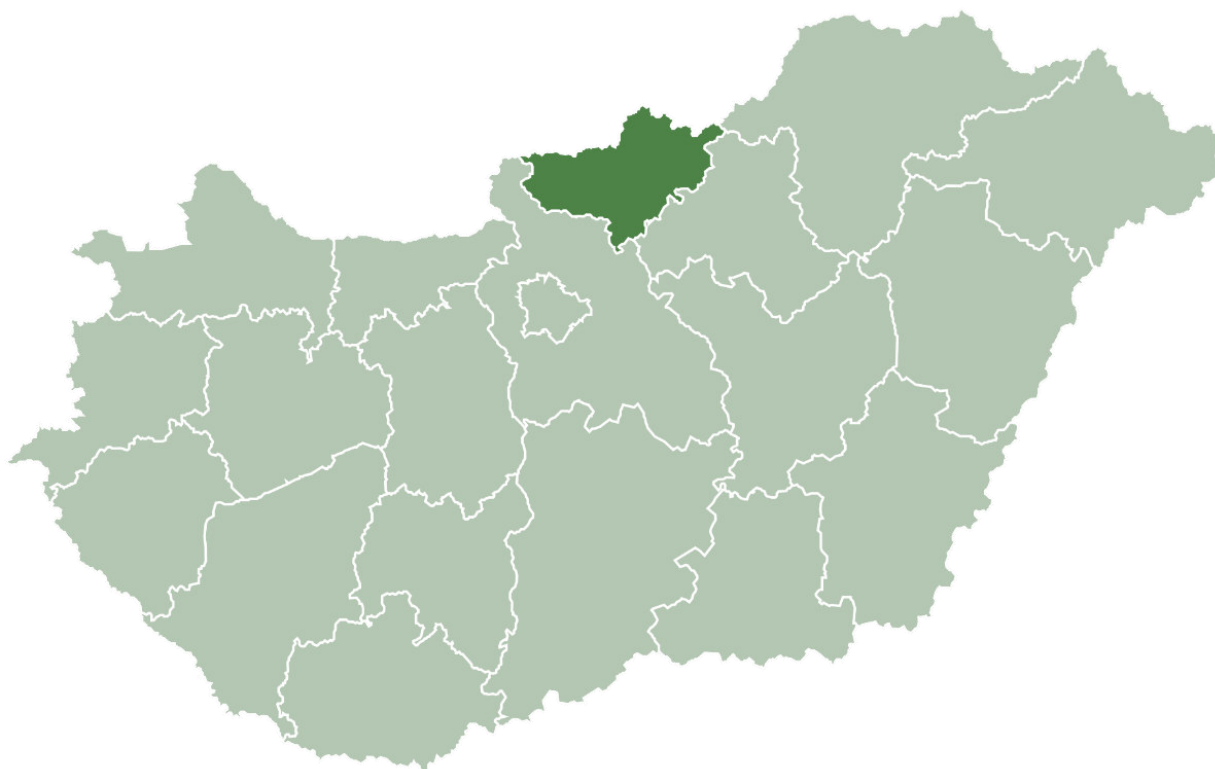
A megyében a települések közötti közlekedési kapcsolatot legnagyobb arányban a közúti kapcsolatok jelentik, ennek következtében a megyének magas a környezetre és klímára gyakorolt negatív hatása.

Nógrád megyei domborzati és természeti adottságai kiválóan alkalmasak egy egészséges, környezetbarát, változatos kerékpáros útvonalrendszer kialakítására. A megfelelő létesítmények megválasztásával a települések között a napi szinten közlekedési célú, hivatásforgalmi célú vagy éppen a túrázni vágyó, kihívásokat kereső kerékpárosoknak egyaránt.

Külterületi fejlesztések tekintetében meg kell vizsgálni az egyes települések közötti meglévő forgalomnagyságokat és meglévő kiépített infrastruktúrát, a leginkább megfelelő és költséghatékony, de forgalombiztonságosan megvalósítható kerékpáros barát kerékpárforgalmi létesítmény kiválasztásához.

Nógrád megyén belüli, meglévő települési szintű kerékpárforgalmi hálózati tervek

Település	Készítés ideje	Készítő
Karancsalja	2017	Unitef-Szalamandra Mérnöki Iroda Kft.
Karancslapujtő	2017	Unitef-Szalamandra Mérnöki Iroda Kft.
Karancskeszi	2017	Unitef-Szalamandra Mérnöki Iroda Kft.
Salgótarján	2017	Salgóterv Mérnöki és Környezetvédelmi Kft.
Balassagyarmat	2018	Salgóterv Mérnöki és Környezetvédelmi Kft.
Bátonyterenye	2017	Ex Ante Kft., Értékterv Kft.
Mátraverebély	2017	Ex Ante Kft., Értékterv Kft.
Tar	2017	Ex Ante Kft., Értékterv Kft.
Pásztó	2018	Ex Ante Kft., Értékterv Kft.
Szurdokpüspöki	2018	Ex Ante Kft., Értékterv Kft.
Érsekvadkert	2018	Útkataszter Bt.
Rétság	2018	Salgóterv Mérnöki és Környezetvédelmi Kft.
Mátranovák	2019	Salgóterv Mérnöki és Környezetvédelmi Kft.



Vizsgált terület

3. Helyzetértékelés

3.1. Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása

Nógrád megye kerékpáros hálózatával kapcsolatosan a következő stratégiai dokumentumok, és tervi előzmények relevánsak:

- EuroVelo törzshálózat Magyarországon
- OTrT Országos Területrendezési Terv
- 2018. évi CXXXIX. törvény (4/5. melléklet Országos kerékpárút-törzshálózat elemei
- Nógrád Megye Területrendezési Terve (Nógrád Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 3/2020. (III. 12.) önkormányzati rendelete)

Az **EuroVelo útvonalak** közül Magyarországon a 6-os, a 11-es, 13-as, és a 14-es halad keresztül. Nógrád megyét egyik sem érinti, de könnyen kapcsolat létesíthető az EuroVelo 6 útvonallal.



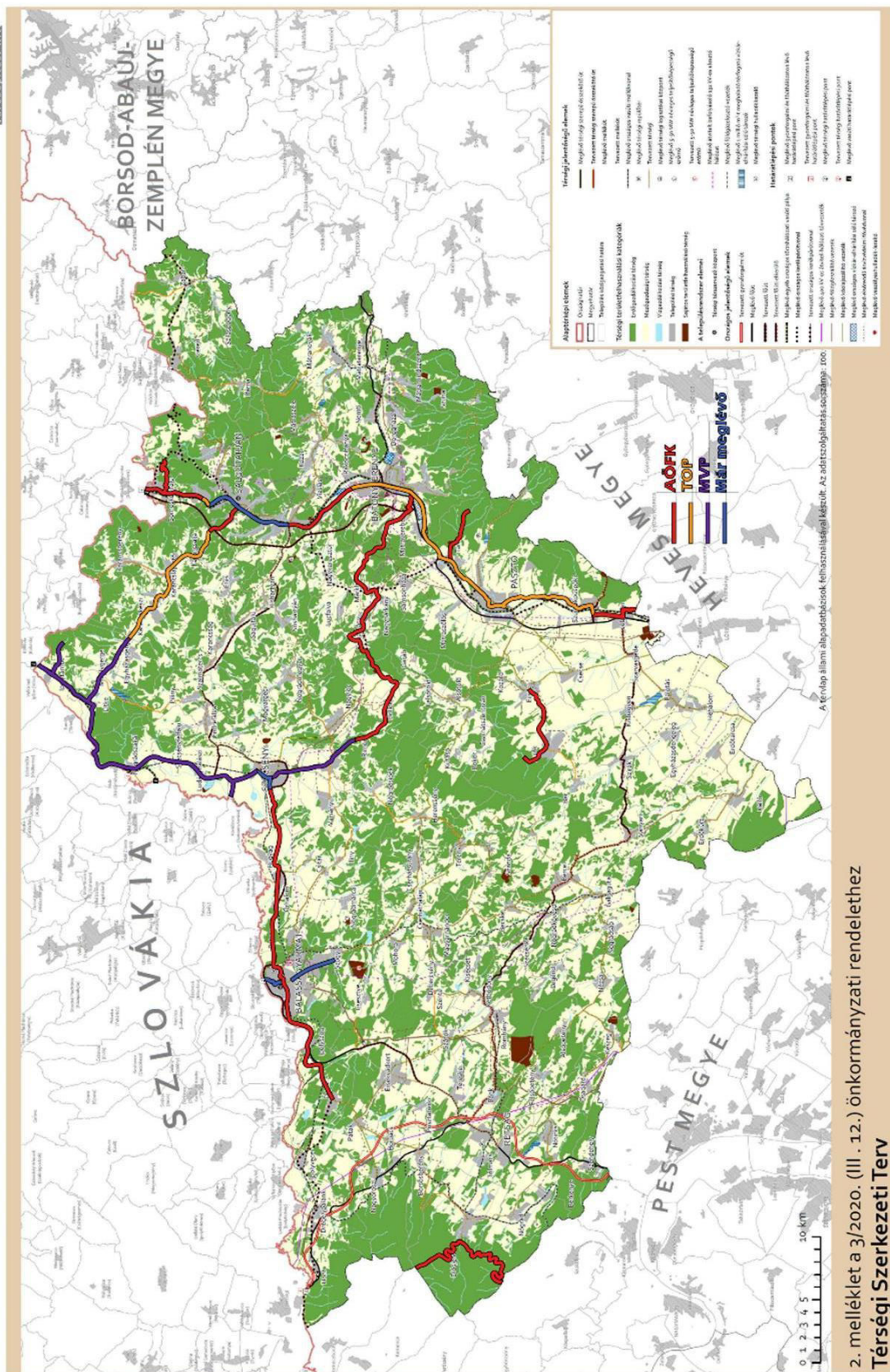
EuroVelo törzshálózat térképe

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervben – Országos Területrendezési terv – (OTrT) az ország tervezett kiemelt jelentőségű közlekedési törzshálózatát, és annak kapcsolatait tartalmazza. A tervben a kerékpáros közlekedési törzshálózat koncepciója is szerepel. Nógrád megyét az OTrT 2.A, 2.B, 2.C, 2.D, 21. Palócok földje kerékpárútvonal, 31. Zagyvamenti kerékpárútvonal elemei érintik.

Nógrád Megye Területrendezési Tervében szintén az előzőekben bemutatott, OTrT szerinti nyomvonalak szerepelnek, mint törzshálózati elemek.

Az Országos kerékpárút-törzshálózat elemeit az M-3 sz. mellékletben feltüntettük.

NÓGRÁD MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE - 2020.



Forrás: Nógrád megye területrendezési terve, VÁTI Kft.

Nógrád Megye Területfejlesztési Koncepciója 2021-2027

Meglévő és tervezett kerékpárutak Nógrád megyében.

3.2. Vizsgált terület bemutatása

Nógrád megye utolsó becsült népessége 194.031 fő (KSH, 2019 évben).

Nógrád megye közigazgatási egység Magyarország északi részén. Északról Szlovákia, keletről Borsod-Abaúj-Zemplén megye, délkeletről Heves megye, délnyugatról pedig Pest megye határolja. Székhelye Salgótarján. 2544 km²-nyi területével a második legkisebb területű megye és egyben az ország legkevesebb lakosú megyéje.

A településszerkezetben magas arányban fordulnak elő az alacsony lélekszámú települések - kis-, apró- és törpefalvak, amelyek lakossága 1000 fő alatt van. Az aprófalvak elsősorban domborzati okoknál fogva a hegyvidéki területekre jellemzőek. Közöttük, a Cserhát völgyeiben, valamint a Karancs-Medves területén találhatóak a kis területű, többnyire egyutcás apró- és törpefalvak. A települések területi eloszlása egyenletes. Nógrád megye az ország legkevesebb várossal rendelkező megyéje.

Nógrád megye járásai székhellyel az alábbiak:

- Balassagyarmati Járás (Balassagyarmat)
- Bányterenyi járás (Bányterenye)
- Pásztói járás (Pásztó)
- Rétsági járás (Rétság)
- Salgótarjáni Járás (Salgótarján)
- Szécsényi járás (Szécsény)

Természetföldrajz:

Nógrád megye Magyarország északi részén, az Észak-magyarországi régió nyugati szélén helyezkedik el. Térszerkezetének, külső és belső kapcsolatrendszerének meghatározója elsősorban a domborzat. Nyugaton a Börzsöny, keleten a Mátra, északnyugaton az Ipoly, észak-keleten a Karancs és a Medves határolja, a megye közepén pedig a Cserhát emelkedik.

Nógrád megye jellemzően dombsági és középhegységi táj, melyet völgyí-

kok és medencék szabdalnak. Itt találkozik a nyugat-nógrádi részen emelkedő Börzsöny, a középső területeket uraló Cserhát, melyekhez keleti irányból a Mátra csatlakozik. Az északi Karancs–Medves hegység önálló egységet alkot. Az Északi-középhegység legnyugatibb része a Börzsöny, melynek keleti vonulata tartozik Nógrádhoz. A hegység jellegzetes kiemelkedése a megye területén a 622 m magas Kámor, illetve a Nógrád és Pest megye határán emelkedő, 939 m magas Csóványos. A börzsönyi peremhegység északi oldalán meredekebbek, déli irányban enyhébbek a lejtők, látványos sziklaképződményekkel. Nógrád megye területén található a hegység talán legszebb völgye, a Les-völgy.

A megye mezorégióinak kistájai:

- Börzsöny: Központi-Börzsöny, Börzsönyi-peremhegység
- Cserhát-vidék: Kosdi-dombság, Nézsa-Csővári-dombság, Központi-Cserhát, Galga-völgy, Ecskendi-dombság, Cserhátalja, Terényi-dombság, Szécsényi-dombság, Karancs, Litke-Etesi-dombság
- Mátravidék: Magas-Mátra, Nyugati-Mátra, Mátralába
- Észak-Magyarországi-medencék: Középső-Ipoly-völgy, Nógrádi-medence, Zagyva-völgy, Medves-vidék, Felső-Tarnai-dombság

A nógrádi táj igazi jellegét a Cserhát adja meg, ami az Északi-középhegység legváltozatosabb része. Nagy kiterjedésű részletei még a 300m-es magasságot sem érik el, ennek köszönhetően szinte átmenet nélkül illeszkedik a szomszédos Nógrádi-medencéhez és a Zagyva-völgyhöz. A Cserhát völgyekben és forrásokban gazdag. A Zagyva és a Tarna között emelkedő Mátrának csupán az északnyugati területe tartozik Nógrád megyéhez, amit Nyugati- vagy Pásztói-Mátra néven is ismerünk. A Nyugati-Mátra legnagyobb magasságát a 805 méteres Muzsla kiemelt tönkjében éri el. Jellegzetes csúcsa még a hegység északnyugati szélén emelkedő, a Magas-Mátrához tartozó 789 méter magas Ágasvár. A Karancs és a Medves a megyén belül önálló egységet képező, kisebb területű, vulkanikus hegycsoport. Közvetlenül az országhatár mellett emelkedik az Ipoly és a Zagyva vízválasztójánál. A 729 méter magas Karancs területén nincsenek települések, csaknem teljes egészében erdők borítják. Érdekes, hogy csúcsát gyakran burkolja felhő, vagy ködtakaró és talán e jelenség

miatt emlegetik a "Palóc-Olimposzként". A Medves nagyobb kiterjedésű és felszíne is változatosabb; pliocénkori kitörések eredményei a fiatalabb bazaltvulkánok, melyek közül a nagyobbak és nevezetesebbek: Salgó, Somoskő, Pécskő, Szilvaskő és a Medves-fennsík. Különösen szépek Somoskő zuhatagot formáló, hajlott bazaltoszlopai. Összességében elmondható, hogy a Karancs-Medves földtani, domborzati és az élővilágot illető sokszínűsége komoly vonzerőt jelent.

Nógrád megyének nemcsak a domborzata, hanem földtani felépítése is változatos. Uralkodnak a sekélytengeri, partközeli üledékek, homokkövek, agyagmárgák, slirek. Ugyancsak nagy területet foglalnak el a különféle vulkáni kőzetek: andezitek, riolitok, bazaltok. Az egykori óceánokban lerakódott mészkövek-dolomitok is megtalálhatók foltokban, míg a legalacsonyabb térszinteket a homokos-kavicsos üledékek borítják.

A megye természetes vizekben szegény. Említésre méltó folyók: a Magyarországot és Szlovákiát elválasztó északi határfolyó, az Ipoly, valamint a Zagyva és a Galga.

Nagyobb tavai:

- Derék-pataki tározó Érsekvadkert
- Nőtincsi-tó
- Diósjenői-tó
- Bánki-tó
- Kétdobonyi-tó
- Berkenyei-tó
- Pusztaszántói-tó
- Tereskei-tó
- Maconkai víztározó

Éghajlat:

Nógrád megye éghajlata az eltérő domborzati adottságok miatt változatos, a magasabb területeken, mérsékeltén hűvös - mérsékeltén nedves az éghajlat, míg a dombsági területeken, illetve a völgyek és medencék területén mérsékelt-

ten hűvös - mérsékeltén száraz az éghajlat, az időjárás kedvező, nagy szélsőségeket nem mutat.

Nógrád megye az ország leghűvösebb területeinek egyike. Az évi átlaghőmérséklet 8-10 °C között alakul, a Börzsöny és Mátra magasabb részein azonban a 8 °C-t sem éri el. Az évi hőmérsékleti maximumok alacsonyabbak a hegyekben, 32 °C alatt maradnak, míg az alacsonyabb területeken elérhetik a 35 °C-t. A hőmérsékleti minimumok a csúcsok közelében -16-17 °C körül alakulnak, síkvidéken -18-19 °C alá is süllyedhetnek.

Közlekedés:

- Közúti közlekedés

Nógrád megye területét autópálya nem érinti, a közúthálózat gerincét három főútvonal alkotja:

- Az elsőrendű 2-es főút észak-dél irányban vezet végig a megye nyugati szélén Vác-Rétság-Parassapuszta között.
- Az elsőrendű 21-es főút a megye keleti szélét érinti, Hatvan-Salgótarján-országhatár útirányon.
- A másodrendű 22-es főút kelet-nyugat irányban vezet keresztül a megyén, Rétság-Balassagyarmat-Salgótarján irányban összekötve a két elsőrendű főutat
- A másodrendű 23-as főút a Mátra északi felén halad kelet-nyugat irányban összekötve a 21-es és 25-ös utakat, Bátonyterenyén elindulva Szentdomonkos közelében elérve a 25-ös sz. utat.

A távolsági közúti autóbusz közlekedést és a salgótarjáni, balassagyarmati, bátonyterenyei helyijáratokat a Volánbusz üzemelteti.

- Vasúti közlekedés

Vasúti közlekedés szempontjából Nógrád megye helyzete periferiális. Területén nincs jelentős vasúti fővonal, nincs villamosított vasútvonal, nincs rendszeres minőségi távolsági InterCity vagy gyorsvonati közlekedés, a megyeszékhely Salgótarjánnak sincs mindennapi közvetlen kapcsolata a fővárossal. Az összes vasútvonal egyvágányú, dízeles vontatással üzemel,

a pályasebesség nem haladja meg a 80 km/h-t.

A megye vasúthálózata két törzshálózati vonal köré szerveződik, melyet mellékvonalak egészítenek ki.

- A megye legfontosabb vonala a Zagyva völgyében vezető Hatvan–Somoskőújfalu-vasútvonal, amely Salgótarjánt kapcsolja a vasúthálózatba. Napjainkban a nemzetközi határátlépő forgalom megszűnt Fülek irányában. Órás ütemes menetrend szerinti személyvonati közlekedés jellemző a vonalon.
- Az Aszód–Balassagyarmat–Ipolytarnóc-vasútvonal az egykori megyeszékhely Balassagyarmat közvetlen vasúti kapcsolatát jelenti a miskolci fővonallal. Balassagyarmat elvesztette közvetlen, Keleti pályaudvarra közlekedő vonatait. A vasútvonal északi része az Ipoly völgyében Szlovákia területén Losoncig folytatódik, azonban a határt átlépő szakaszon a személyforgalom megszűnt.
- A Vác–Balassagyarmat-vasútvonal a megye északnyugati részén, a Börzsöny lábánál illetve az Ipoly völgyében halad. Elsősorban regionális személyforgalmat bonyolít le. Jelenleg Drégelypalánknál irányváltással közlekednek a vonatok.
- A megye további két vasúti mellékvonalán Diósjenő és Romhány, valamint Kisterenye és Kál-Kápolna között a vasúti személyszállítás 2007 márciusában megszűnt.

- Vízi- és légiközlekedés

Vízi- és légiközlekedés Nógrád megyében nem releváns.

Forrás: Wikipedia, BM Nógrád megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, Térport (terport.hu)

3.3.A kerékpáros közlekedés helyzete

Nógrád megyében összefüggő kerékpárút hálózat még nem alakult ki az elmúlt évek folyamán, a megépült kerékpárutak nem alkotnak összefüggő hálózatot, az egyes szakaszok a nagyobb városok térségében épültek ki lokális jelentőséggel és lokális indokoltsággal.

Számos településen megkezdődtek a nagyobb volumenű kerékpárút szakasz tervezési munkái, illetve néhány településen ezek kivitelezési munkái, azonban a települések közötti összeköttetés még várat magára. Az egyes települések, megyék és országhatáron túli meglévő kerékpárforgalmi létesítmények között az összeköttetéseket a közúthálózat biztosítja.

A megfelelő nyomvonal kiépítése mellett azonban fontos a kapcsolódó szolgáltatások színvonala is, amely szintén nem mondható kielégítőnek.

Nógrád megye jelentős természeti látnivalókkal rendelkezik, többek között a túrázók, aktív turizmust kedvelők számára, azonban az ebben rejlő lehetőségek kihasználtsága nem megfelelő mértékű, gyenge infrastruktúra, kevés szálláshely, alacsony szolgáltatási színvonal.

Nincs egységes kerékpáros útvonalakról szóló kiadvány, térkép a turisták számára.

Az előző fejezetben leírt vasúti közlekedés helyzete sem segíti a távolról, turisztikai céllal érkező kerékpáros forgalmat, mivel a kerékpáros kényelmes, biztonságos vasúti szállíthatósága a közvetlen vasúti kapcsolatok hiánya miatt nem biztosított. Így azon kerékpározók száma, akik a kevésbé forgalombiztonságos közutakon kerekeznek el a nógrádi látnivalók megtekintésére korlátozottnak mondható.

Kerékpárosbarát, őrzött parkolók és kerékpárosbarát szálláshelyek, valamint a B+R parkolók hiánya miatt a távoli területekről a személygépkocsival érkező és Nógrád megyében túrázók száma szintén alacsonynak mondható.

Jellemző, hogy a külterületi hálózat hiánya miatt az éjszakai kerékpáros közlekedés a kisforgalmú közutakon nem forgalombiztonságos.

3.3.1. Meglévő fő kerékpárforgalmi létesítmények:

- Salgótarján, Ipari Park – É-D-i irányú kerékpárút közötti kerékpárút (kb. 2 km)
 - a 21 sz. főút mellett, azzal párhuzamosan haladó kétirányú, egyoldali kerékpárút. A burkolat állapota az évek során leromlott, sok helyen a növényzet már utat tört magának. Emellett a kerékpározhatóságot nehezíti a szűk keresztmetszeti kialakítás, két kerékpár már csak kitéréssel tud egymás mellett elhaladni. Felújítása, korszerűsítés ill. szélesítése indokolt.



Salgótarján, MOL benzinkút – Ipari park közötti
megrongálódott kerékpárút

- Salgótarján É-D-i irányú kerékpárút I-II-III. üteme (kb. 7 km)
 - lakott területen belül, ill. lakott területen kívül haladó nagyrészt kiemelt szegéllyel elválasztott egyoldali, kétirányú kerékpárút, valamint elválasztott járda és kerékpárút, rövidebb szakaszon lakott területen belül kerékpáros nyom kijelölés. Az első három ütemnek köszönhetően Salgótarján É-D-i irányban szinte végigkerékpározható és a IV., még hiányzó ütem megépítése után a város végigkerékpározhatósága már teljes lesz.



Salgótarján, belváros,
elválasztott járda kerékpárút



Salgótarján, belváros, Kassai sor
kerékpáros nyom kijelölés,
piktogramok oldószeres festése felkopott
az átvezetések tartós festéke jól állapotú

- Szécsény 22. sz. fkl. út melletti kerékpárút (kb. 2,5 km)
 - lakott területen belül, ill. lakott területen kívül haladó egyrészt kiemelt szegéllyel elválasztott egyoldali, kétirányú kerékpárút és elválasztott járda és kerékpárút, másrészt lakott területen belül kerékpáros nyom. A városközponttól Balasagyarmat felé, az elkészült kerékpárút folytatásaként, meglévő önkormányzati burkolt úton elérhető a Robinson szigetek és horgásztó.



Szécsény, lakott területen kívül,
22 sz. fkl. út útárkon kívül, két fasor között
vezetett kerékpárút,
természetbarát kialakítással



Szécsény, lakott területen belül,
22 sz. fkl. út mellett,
elválasztott járda és kerékpárút

- Rimóc – Hollókő közötti kerékpárút, részben megrongálódott burkolattal (kb. 7,5 km)
 - külterületi szakaszon haladó, részben már elhasználódott, felújításra szoruló szilárd burkolattal ellátott kerékpárút
- Szendehely kerékpárút
 - Szendehely és Katalinpuszta között halad, egy része kerékpárút, egy része kerékpározható gyalogút, egy része pedig közút

- Bátonyterenye (Kisterenye) belterület 21 sz. fkl. út 44+904 - 45+918 kmsz. között aszfaltburkolatú járda és kerékpárút szakasz (kb. 1 km)



Bátonyterenye, lakott területen belül,
21 sz. fkl. út mellett, elválasztás nélküli
gyalog és kerékpárút

- Szügy – Balassagyarmat közötti kerékpárút (Szügy közigazgatási határán belül) (kb. 2 km)
 - lakott területen belül, ill. lakott területen kívül haladó egyrészt kiemelt szegéllyel elválasztott egyoldali, kétirányú kerékpárút és elválasztott járda és kerékpárút, másrészt árkon túl vezetett egyoldali kétirányú kerékpárút. A megyében egyedülálló beton térkő burkolattal ellátott kerékpárút.



Szügy, lakott területen kívül,
2208 sz. fkl. út útvonalán kívül, fasor és sövény között
vezetett kerékpárút,
természetbarát kialakítással,
közvilágítással ellátva, térkő burkolattal

- Balassagyarmaton, határátkelő közelében található kerékpárút (kb. 150 m)
 - egyoldali kétirányú kerékpárút, illetve kerékpáros nyom kijelölés önkormányzati úton
- Rétság, Takarékos utca és Petőfi Sándor utca közötti kerékpárút (kb. 300 m)
 - egyoldali kétirányú kerékpárút
- Országhatár – Hont kerékpárút a 2 sz. fkl út mentén (kb. 1,5 km)

- Hont – Drégelypalánk kerékpárút a 2 sz. fkl. út mentén (kb. 2 km)
- Érsekvadkert belterületi kerékpárút a 22 sz. út mentén (kb. 1,4 km)
 - a kerékpárút mentén elhelyezett kerékpártárolókat és parkolókat is találunk
- Pásztó belterületi kerékpárút a 2408 sz. út mentén a 3+731 – 4+464 kmsz. között
- Salgótarján, Camping úti kerékpáros nyom útbaigazító táblázással
- Salgótarján, Petőfi út kerékpáros nyom útbaigazító táblázással



Salgótarján, lakott területen belül,
Petőfi úton kerékpáros nyom,
csatlakozással az É-D-i kerékpárúthoz

- Salgótarján, Csokonai út kerékpáros nyom útbaigazító táblázással



Salgótarján, lakott területen belül,
Csokonai úton kerékpáros nyom,
csatlakozása az É-D-i kerékpárúthoz
rendezésre szorul

- Mátranovák, belterületi kerékpáros nyom kijelölés útbaigazító táblázással (kb. 2,7 km)

- Szentkút bekötőút kerékpáros nyom biztonsági megerősítéssel



Szentkúti bekötő út (21142 sz. út),
lakott területen kívül,
kerékpáros nyom
piktogramok oldószeres festése felkopott

- Szécsény – Pösténypuszta kerékpározható árvédelmi töltés
(Szentlélek patak – Ipoly)
- Bátonyterenye Maconkai-víztározó kerékpározható árvédelmi töltés

3.3.2. Megvalósulás alatt lévő fejlesztések:

- Balassagyarmat, Szügyi út melletti kerékpárút (kb. 2 km)
 - Balassagyarmat Szügy községgel szomszédos közigazgatási határtól a Május 1. úti körforgalomi csomópont környezetéig egyoldali, kétirányú kerékpárút



- Balassagyarmat, Május 1 út – Buszpályaudvar közötti kerékpárút (kb. 2 km)
 - Május 1. úttól balassagyarmati autóbusz-pályaudvarig tartó szakaszon kijelöléssel vagy új építéssel létesül kerékpárforgalmi létesítmény
- Balassagyarmat, Ady úti körforgalom és Ipari Park közötti kerékpárút (kb. 1 km)
 - részben a jelenlegi járda kiszélesítésével új kerékpárút létesül a 22 sz. fkl. út - Ady Endre út - Kóvári út átépítésre kerülő csomóponttól a Nyugati Ipartelepi útig egyoldali, kétirányú kialakítással
- Karancsvölgyi kerékpárút (kb. 11 km)
 - külterületi szakaszokon egyoldali, kétirányú kerékpárút készül, lakott területen belül kerékpáros nyom kijelölése tör-

ténik útbaigazító táblázással, valamint egyoldali kétirányú kerékpárút készül meglévő járda mellé

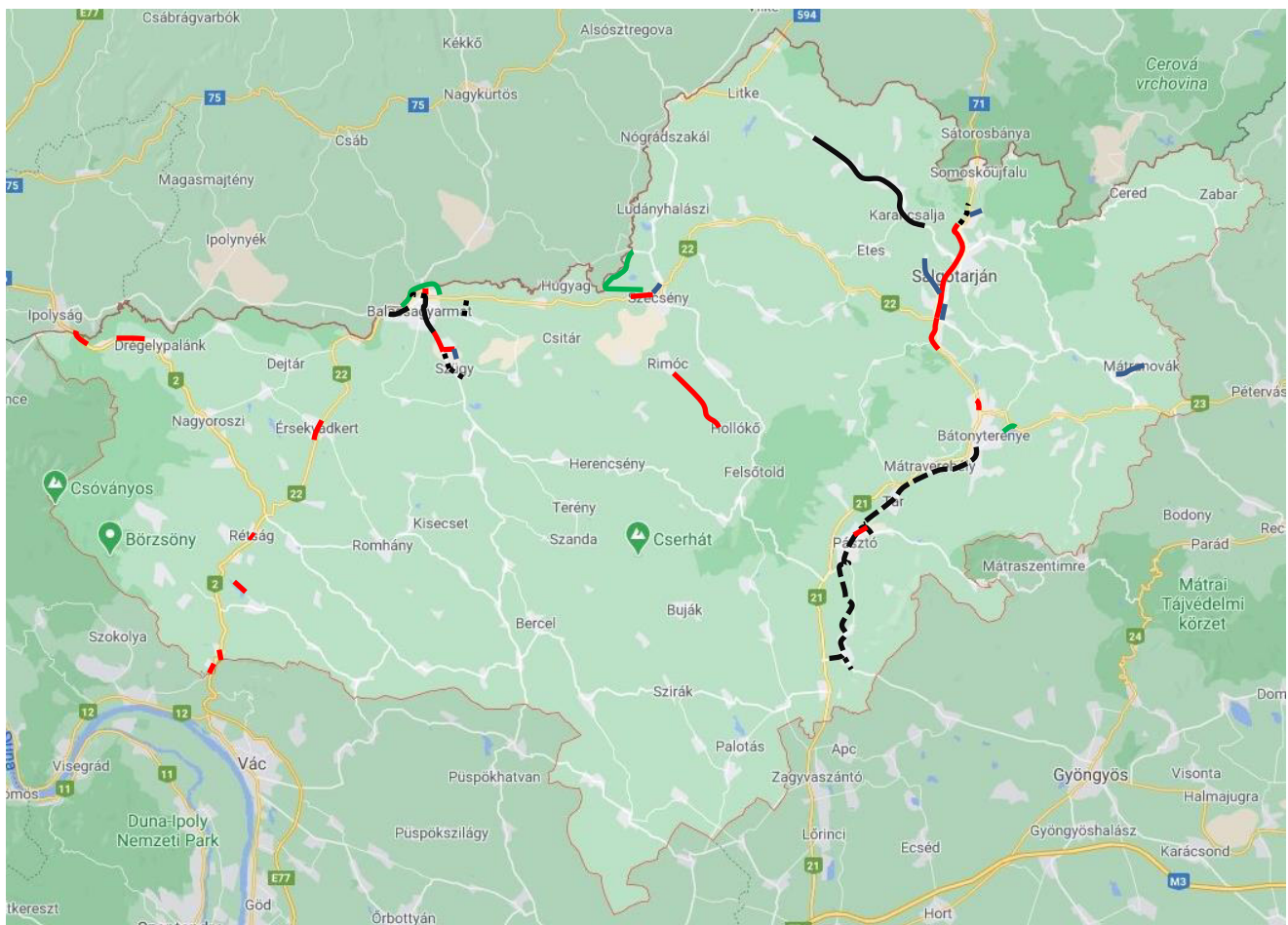


3.3.3. Műszaki tervekkel rendelkező szakaszok:

- Salgótarján, É-D-i irányú kerékpárút IV. ütem (kiviteli terv) – tervező: SALGÓTERV Kft.
 - a IV ütem megépítésével Salgótarján a D-i iparterülettől egészen a Beszterce lakótelepig kiépített kerékpáros infrastruktúrával fog rendelkezni, mely kisforgalmú önkormányzati utakról biztonságosan elérhető a város szinte teljes területéről
- Zagyvölgyi kerékpárút I. ütem (kivitelezés rövidesen megkezdődik közbeszerzésen nyertes kivitelezővel) – tervező: SALGÓTERV Kft.
 - Bátonyterenye Kisterenye városrészéből kiindulva, külterü-

leti szakaszokon mezőgazdasági úton kijelölt kerékpáros létesítményként, önálló kerékpárútként, lakott területen belüli szakaszokon pedig burkolt úton kerékpáros nyom kijelöléssel Pásztó – Hasznos csomópontig vezetve

- Zagyvavölgyi kerékpárút II. ütem (kiviteli terv, közbeszerzés alatt)
 - tervező: SALGÓTERV Kft.
 - Pásztó Hasznos városrész – Szurdokpuspöki közötti szakasz, részben önállóan vezetett kerékpárút, részben közös gyalog és kerékpárút, valamint önkormányzati és állami úton kerékpáros nyom kijelölés és mezőgazdasági úton kijelölt kerékpáros létesítményeként kialakítva
- Szügy, Mikszáth út (2108 sz. út) melletti kerékpárút (építési engedéllyel rendelkező szakasz, közbeszerzés alatt) - tervező: SALGÓTERV Kft.
- Szügy, Mikszáth út (2108 sz. út) melletti kerékpárút 4+428 – 5+426 közötti szakasz (engedélyezési terv) - tervező: SALGÓTERV Kft.
- Patvarc 034 hrsz-ú területen kerékpárút (engedélyezési és kiviteli terv) - tervező: Útkataszter Bt.
- Balassagyarmat Zöld csiga kerékpározható sétány (kiviteli terv, közbeszerzés alatt) - tervező: MÉLYÉPTERV ENVIRO Kft.



JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő kerékpárút, gyalog és kerékpárút
- Meglévő kerékpáros nyom útbaigazító táblázással, kerékpársáv
- Megvalósulás alatt lévő fejlesztések
- Műszaki tervekkel rendelkező fejlesztések
- Árvédelmi töltés

Fő kerékpárforgalmi létesítmények

3.3.4. Meglévő kerékpáros túraútvonalak

- Ipoly Aktív Kerékpáros Túrarendszer
 - Az Ipoly folyó gyönyörű vidékén kerekeshetünk, a szlovákiai Vepor hegység 1000m-es magasságában induló forrástól vezet a Dunáig (Szob), az EuroVelo 6 útvonaláig. mintegy 200km-es hosszon, Litkétől egy nyomvonalon a magyarországi 6. számú kerékpáros főútvonallal. A túraútvonal keresztülhalad Losoncon, Szécsényen, Balassagyarmaton és Ipolyságon, melyekből csillagszerűen számos

látványosság, köztük több mint 20 vár érhető el. A meghatározó pontokon idegenforgalmi vállalkozások (szállás, étkezés, kerékpár kölcsönzés-javítás) segítik a túrázókat.

- Legfontosabb idegenforgalmi csomópontja az Ipoly Aktív Kerékpáros Túraközpont (2660 Balassagyarmat, Mikszáth u. 61.). Itt található:
 - szervező és információs központ
 - központi kölcsönző és javító műhely
 - 1. Magyar Kerékpár Múzeum
 - Pannónia Motorkerékpár Múzeum
 - kerékpáros kávézó-klub

(forrás: [http://www.ipolyturarendszer.hu/](http://www.ipolytutarendszer.hu/))

- MedvésKör

- A MedvésKör egy 63 km-es körtúra, 1413 m szintemelkedéssel a Karancs-Medves vidékén (Salgótarján környékén és Szlovákia területén). Az útvonalak teljes hosszában turistajelzéseken haladnak. Vargánya vendégháztól indul, aszfaltos, beton, ill. földúton elérve a volt kisvasút alagútját, útba ejtve a Geológiai Látogatóközpontot, a Somoskői várat, a Medves fennsíkot. A Medves csodálatos tájain haladva elérjük Rónabányát, majd az utunk következő részében megtekinthetjük Salgó várát, a Tatár-árkot, majd Kercseglapason keresztül vissza a kiindulási pontig, ahol elkezdhető a második szakasz. A második szakasz is tartogat látnivalókat, többek között a Nagyromhányi kilátót.

(forrás: <http://medveskor.hu/> , <https://www.mozgasvilag.hu/kerekpar/turautak/a-medveskor> ,)

- Mátra Túra

- A Túra hossza kb. 69km, aszfaltozott úton, földúton, erdészeti úton halad Pásztó és Recsk között turistajelzéssel ellátva. A túraútvonal látnivalói között találjuk a Csetri-vár romjait, gyönyörű kilátással a Hasznosi víztározóra, Rudolftanyát, Kékestetőt, Négyeshatárt, Domoszlói-kaput.

(forrás: <https://holkerekparozzak.hu/>)

- Diósjenő-Csóványos kerékpáros körtúra
 - A Túra hossza kb. 32km, aszfaltozott úton ill. földúton. A túra Diósjenőn indul, innen tekerünk Závóz-nyeregig, majd a mázsaházig, majd pedig a bombatölcsérek megtekintése után a Fultán kereszt érintésével feltekerünk a Börzsöny legmagasabb pontjára, Csóványosra. Innen visszaindulva, a keresztet elhagyva Királyrétig haladunk, majd visszaérünk Nógrádi vár megtekintése után Diósjenőre.

(forrás: <https://holkerekparozzak.hu/>)

- Börzsönyi várak kerékpártúra
 - A Túra hossza kb. 83km, aszfaltozott úton ill. földúton. A túra Tolmácson indul, útba ejtve Borsosberényt, Nagyoroszit, a régi laktanya mellett elhaladva Pénzásást, majd Drégelypalánk várát, Királykutat, majd az előző útvonalhoz hasonlóan megtekinthetjük a bombatölcséreket és a Závóz-nyereg csodálatos kilátása nyílik meg előttünk. Innen Királyréten keresztül eljutunk Verőcéig, majd Les-völgyéig és a Nógrádi vár után Diósjenőn keresztül visszaérünk Tolmácsra.

(forrás: <https://holkerekparozzak.hu/>)

- Pilis-Börzsöny kerékpártúra (Nógrád megyei szakasz)
 - A Túra hossza kb. 177km, melyből kb. 40km halad Nógrád megyében. aszfaltozott úton ill. földúton. A Budapestről induló túra Nógrád megyei szakasza Katalinpusztánál indul, Szendehely után Rétságon keresztülhaladva elérjük Borsosberényt, majd Nagyoroszin át Parassapusztát, ahonnan a megyehatárt elhagyva elindulunk Szob felé, hogy visszatérjünk Budapestre, a kiindulási pontra.

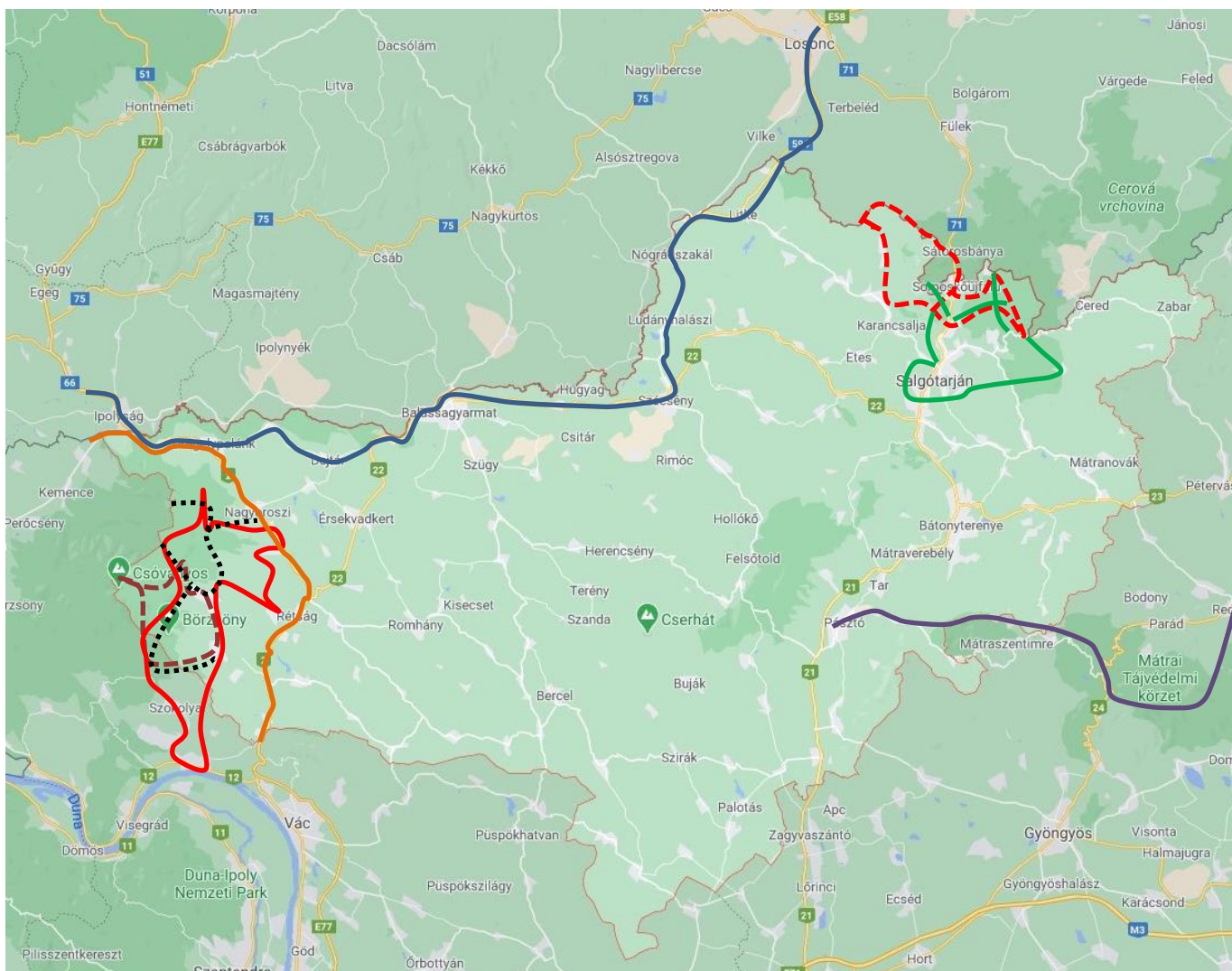
(forrás: <https://holkerekparozzak.hu/>)

- Kerékpárral a Karancs-Medves vidékén
 - A hegyikerékpáros turistautak a Bükki Nemzeti Park Igazgatóság, az Ipoly Erdő Zrt., a Nógrád Megyei Természetba-

rát Szövetség és a Salgótarjáni Hegyikerékpáros Egyesület közös megállapodása alapján kerültek kialakításra. A nőg-rádi megyeszékhely környékén kijelölt útvonalakat végigke-rekező bringások nagyrészt erdei ösvények élvezetes lejtő-in, emelkedőin ismerhetik meg a Karancs-Medves vidéké-nek csodálatos természeti és kultúrtörténeti látnivalóit.

- Sárga kerékpáros turistajelzés. 2007-ben került kijelölésre. A Túra hossza kb. 56km, Útvonala teljes kört ír le a Salgó-tarját körülölelő hegyvidéken. Útvonala: Salgótarján vasúti megállóhely – Hármashalom-kilátó (Országzászló) – Kálvá-ria – Pipis-hegy – Kercseg-lapos – Somoskőújfalu vasútál-lomás - volt kisvasút alagútja és nyomvonala – Eresztvény - Petőfi-sétány – Medves-fennsík – Medves-fennsíki elága-zó - Rónabánya – Szilvaskőpuszta – Bárna - Három-határ-hegy – Inászbányai elágazó - Inászó – Somlyó üdülőtelep, buszforduló - Kis-Somlyó – Kazári út keresztezése - Zagy-vapálfalva, Budapesti út - Csókás-tető – Baglyasalja, busz-forduló - Baglyas-kő Vár Természetvédelmi Látogatóköz-pont – Salgótarján vasúti megállóhely.
- Zöld kerékpáros turistajelzés. 2008-ban került felfestésre. A Túra hossza kb. 12km. Szakasz I: Beszterce lakótelepi el-ágazó – Kemping – volt Nyugdíjas pihenő – Tatár-árok – Két-vár-köze – Salgóbánya – Medves Hotel – Medves-fennsíki elágazó. Szakasz II: Beszterce lakótelepi elágazó – Kőbánya – Karancs-nyereg – Karancs-kilátó
- Piros kerékpáros turistajelzés. 2013-ban került kijelölésre. A Túra hossza: kb. 8km. Útvonala: Somoskő, buszforduló – Közép-bánya bejárata – Medves-fennsíki elágazó – Róna-falu – Rónabánya

(forrás: <https://salgotarjanihke.hu/>)



JELMAGYARÁZAT:

- Ipoly Aktív Kerékpáros Túrarendszer
- - - - - MedvésKör
- Mátra Túra
- - - - - Diósjenő-Csóványos kerékpáros körtúra
- Börzsöny várak kerékpártúra
- Börzsöny kijelölt kerékpáros túra úthálózat (Nógrád megyei szakasz)
- Pilis-Börzsöny kerékpártúra (Nógrád megyei szakasz)
- Kerékpárral a Karancs-Medves vidékén

Meglévő kerékpáros túraútvonalak

3.3.5. „Közbringa” rendszer

Nógrád megyében a kerékpár használata mindennaposnak tekinthető, de a kerékpárt, mint közlekedési eszközt jellemzően a helyiek használják bevásárlás és hobby céllal, valamint hivatásforgalomból. Ez a réteg jellemzően saját kerékpárral rendelkezik. A turisztikai célú kerékpározás célpontjait a kerékpárosok jellemzően több napos túra keretében ejtik útba, illetve a kerékpáros turisták a várost kiindulásként használják, így jelenleg „Közbringa” rendszer nincs kialakítva a megyében.

3.3.6. Kerékpáros közlekedés jellemzői

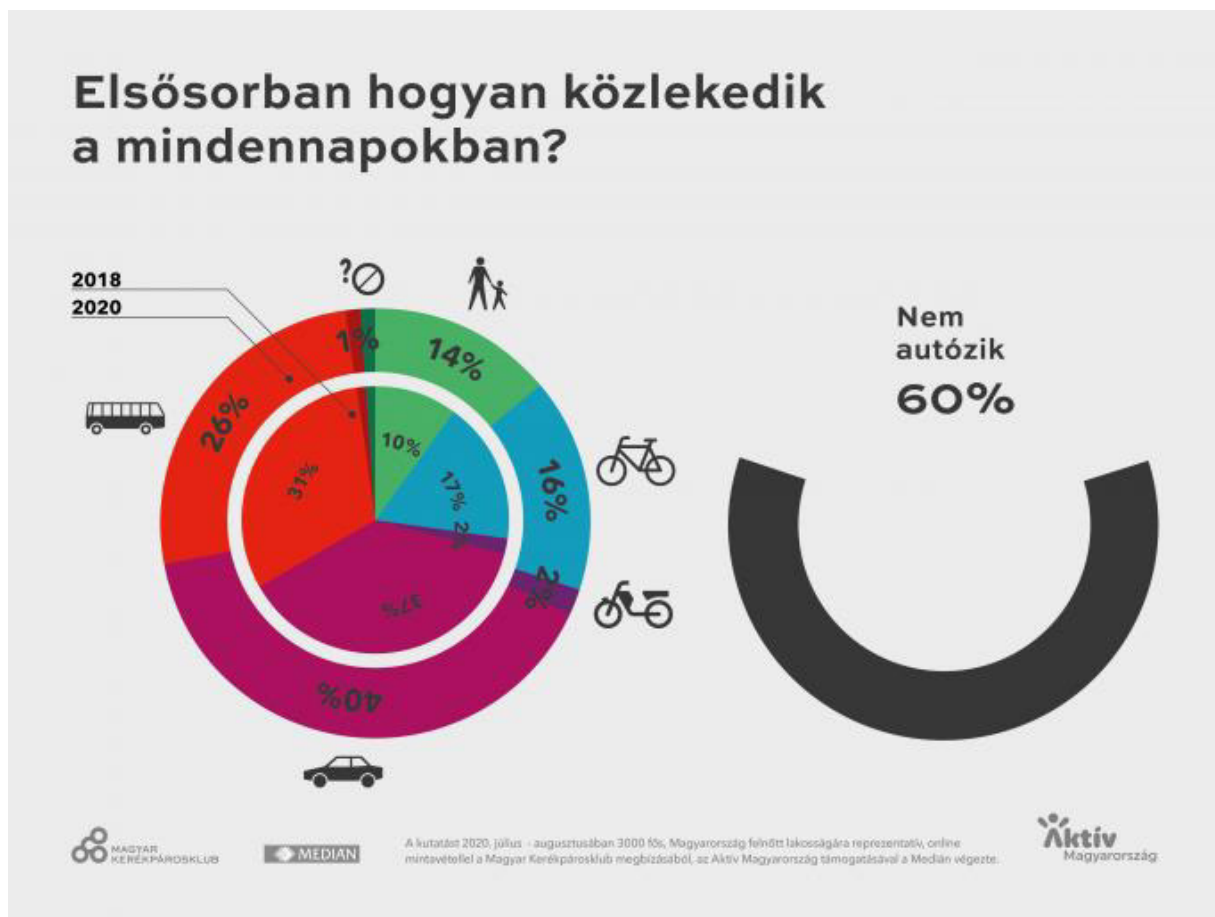
2020. évben Aktív Magyarország kormánybiztosság támogatásával a Magyar Kerékpárosklub megbízásából a Medián Közvélemény és Piackutató Intézet egy reprezentatív kutatást végzett a hazai kerékpározási szokásokról (Reprezentatív kutatás:

https://kereparosklub.hu/kereparoskutatas_2020).

„2018-as országos kutatásunkat megismételve és új, aktuális kérdéseket is feltéve készítette el reprezentatív közvélemény-kutatásunkat a Medián. Az Aktív Magyarország támogatásának köszönhetően megismerhetjük hol, hányan, milyen gyakran kerékpároznak, mennyire támogatják a kerékpáros fejlesztéseket, mi tenné számukra vonzóbbá a kerékpározást és mi tartja vissza őket ettől a közlekedési módtól. A kutatásból az is kiderül, mennyien váltottak kerékpárra a járvány hatására.

Nehéz megállapítani, hogy a 2018-as felméréshez képest mért változások mennyire a koronavírus hatására vagy az autóeladások növekedéséből, a folytatódó szuburbanizáció miatt vagy más okokból következtek be, illetve melyek az idei vagy az utóbbi két év trendjei. Az ugyanakkor valószínűsíthető, hogy a járványnak nagy hatása volt a közlekedési szokások változására. Ez a konkrét kérdésünkre adott válaszokból különösen Budapesten látszik jelentősnek, ahol a több mint 10 kilométer új kerékpársáv és a pesti alsó rakpart hétvégi megnyitása a gyalogos és kerékpáros forgalom számára is növelhette a bringázási kedvet.

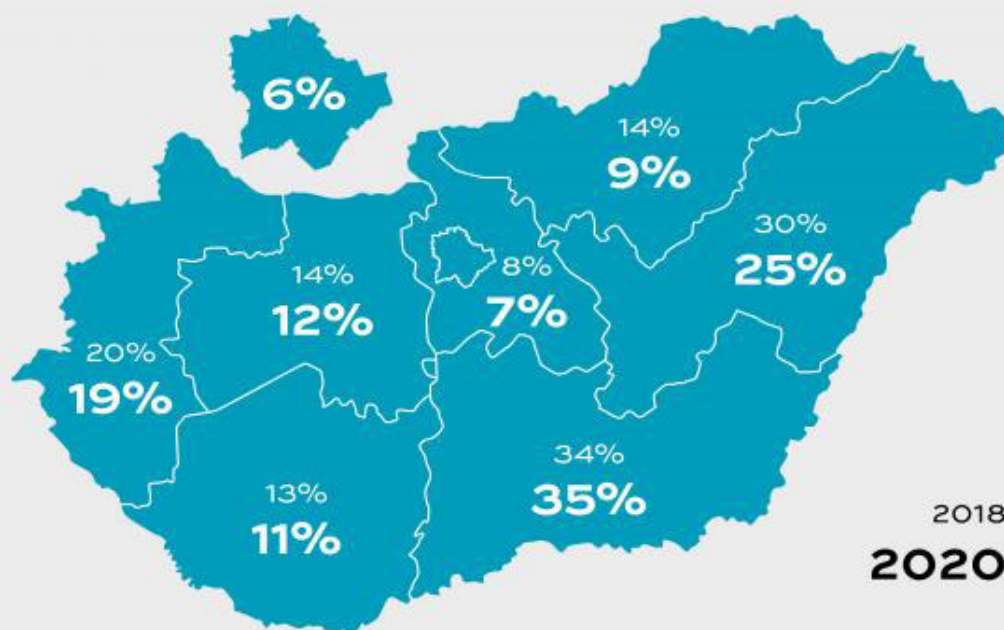
A koronavírus terjedésének elkerülésére bevezetett tavaszi korlátozó intézkedések, a munkahelyek bezárása főleg a mindennapos kerékpározásra lehetett hatással, hiszen nem kellett munkába mennie az embereknek. Hetente többször, vagy alkalmasszerűen többen és többször ültek biciklire.,,



„Az adatokból látszik, hogy idén országos szinten többen közlekedtek autóval és gyalog, mint két éve, a közösségi közlekedés aránya pedig csökkent. A mindennapos közlekedési módválasztásban a kerékpározás országos arányának változása hibahatáron belüli, a felnőtt lakosság 16%-ának elsődleges közlekedési eszköze a kerékpár.

Fontos kiemelni, hogy míg a közlekedési módok közül az autók foglalják el a legnagyobb teret, a felnőttek 60%-a nem közlekedik autóval a mindennapokban, a felnőtt lakosság 56%-a fenntartható közlekedési módokat (közösségi közlekedés, kerékpár, gyaloglás) választ.”

Elsősorban kerékpárral közlekedők aránya régiónként



2018
2020

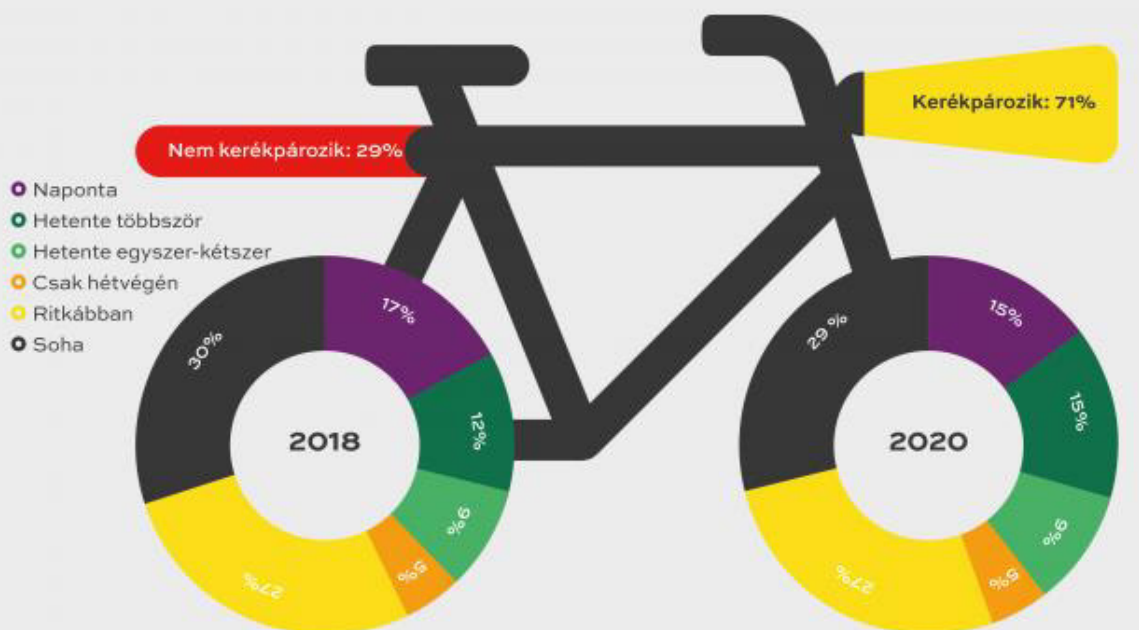


A kutatást 2020. július - augusztusban 3000 fős, Magyarország felnőtt lakosságára reprezentatív, online mintavétellel a Magyar Kerékpárosklub megbízásából, az Aktív Magyarország támogatásával a Median végezte.



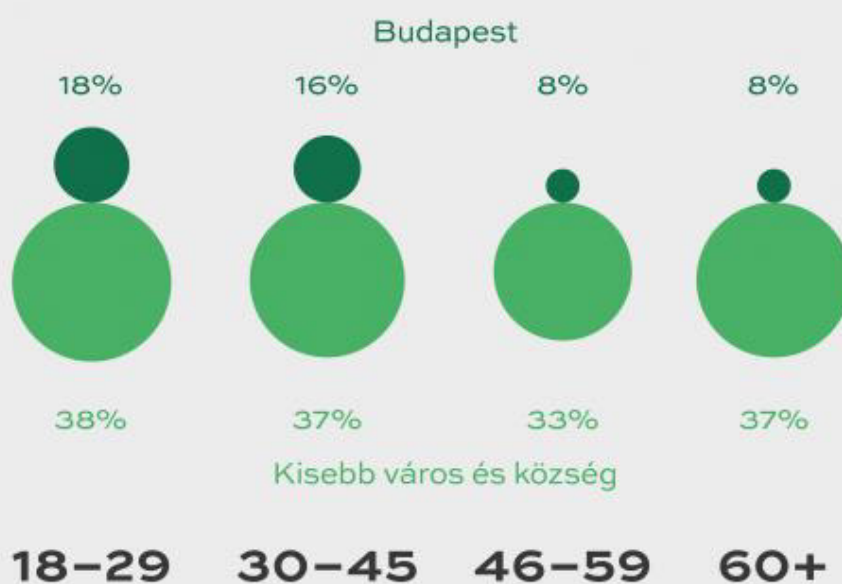
„Az országos kerékpárhasználati adatokat nem befolyásolta, de jelentős csökkenés tapasztalható az Észak-magyarországi és Észak-alföldi régió kerékpárhasználatában. A főleg hegyvidéki területen 14-ről 9%-ra csökkent az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya...”

Milyen gyakran használ kerékpárt?



„Nem változott a kerékpározás gyakorisága Magyarországon: a lakosság 71%-a szokott kerékpározni. A koronavírusnak betudható átrendeződés, hogy a naponta kerékpározók egy része inkább hetente többször biciklizhet”

Naponta vagy hetente többször kerékpárt használók aránya a kisebb településeken és Budapesten életkori csoportok szerint



MAJTAR
KERÉKPÁROSKLUB

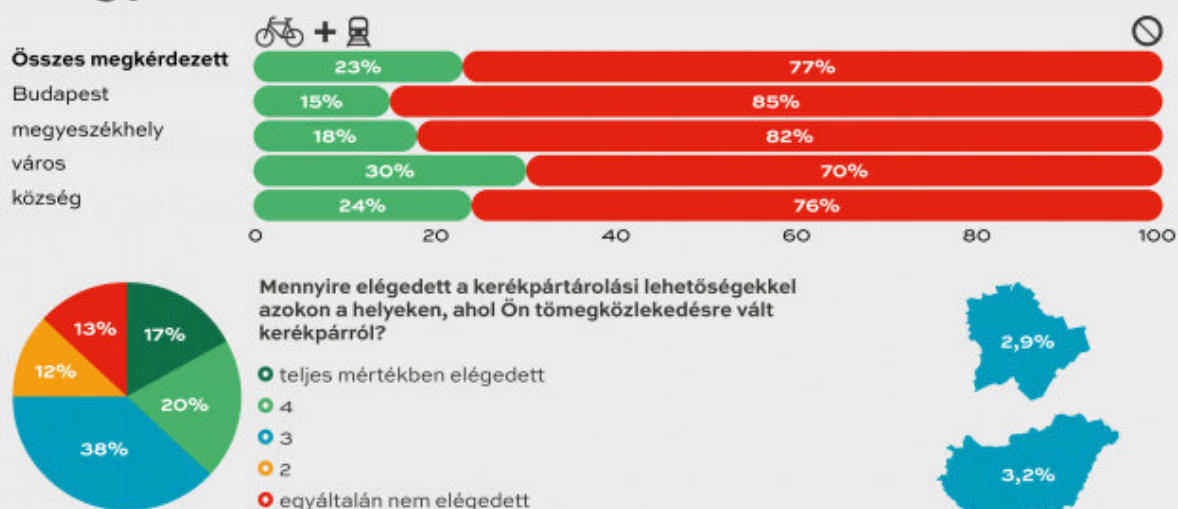
MEDIAN

A kutatást 2020. július - augusztusban 3000 fős, Magyarország felnőtt lakosságára reprezentatív, online mintavételrel a Magyar Kerékpárosklub megbízásából, az Aktív Magyarország támogatásával a Median végezte.

Aktív
Magyarország

„Bár a teljes lakosság kerékpározási hajlandósága az öregedéssel csökken, ez leginkább csak Budapesten feltűnő. A naponta vagy hetente kerékpározók aránya községekben és kisebb városokban nagyjából egyenlően oszlik el a korosztályok között.”

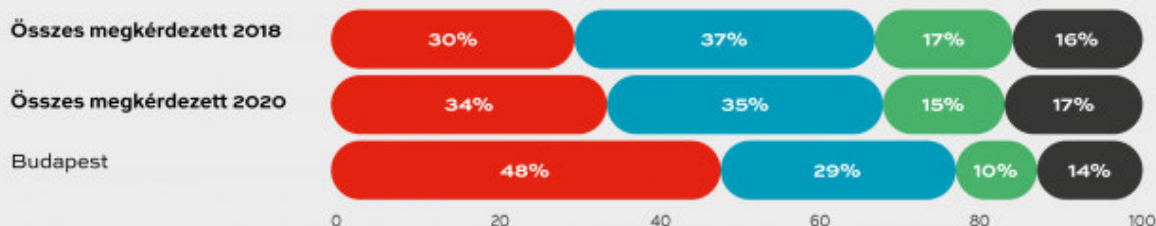
Jellemző Önre, hogy kerékpárral megy el a helyi vagy távolsági tömegközlekedési eszközökhöz és onnan tömegközlekedéssel megy tovább?



„Nemzetközi példák alapján hosszú távú utazásokon az autózás könnyen kiváltható a kerékpár és közösségi közlekedés kombinációjával, amennyiben az állomások jól megközelíthetőek biciklivel és megfelelő kerékpárparkolók várják a biciklivel érkezőket.

Kevés kerékpározó magyar felnőtt kombinálja a tömegközlekedést és kerékpározást, ami érthető, ha a használók kerékpártárolási lehetőségekről alkotott véleményét nézzük. Országosan a lakosság negyede, Budapesten csupán 15%-a kombinálja a kerékpárt és közösségi közlekedést.”

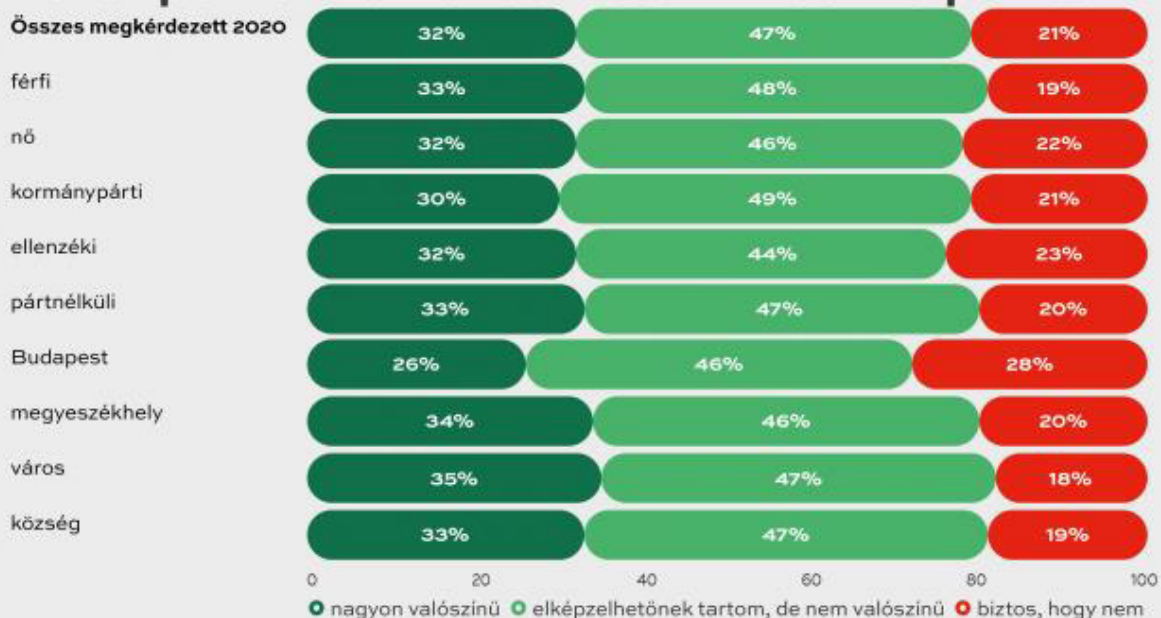
Melyik állítás jellemző Önre leginkább, amikor kerékpárral közlekedik?



- Az útvonalam megválasztása során fontos szempont, hogy kijelölt kerékpárúton vagy kerékpársávban tudjak közlekedni, ezért még kerülőt is teszek
- A legrövidebb utat választom, de az autóforgalom elkerülése érdekében néha a járdán megyek
- A legrövidebb utat választom, akár az autókkal közös sávban, nagyobb utakon is kerékpározom
- Nem tudom, változó

„Feltűnő változás – és valószínűleg a nagyobb autóforgalom vagy az újonnan biciklire ülők számlájára írható -, hogy összességében bátortalanabbak lettek a kerékpározók. A 2018-asnál többen, a Budapesten kerékpározóknak majdnem fele tesz azért kerülőket, hogy kijelölt kerékpárúton vagy kerékpársávon érhesse el úticélját.”

Ön elképzelhetőnek tartja, hogy ha a körülmények jobbak lennének, akkor kerékpárral közlekedne a mindennapokban?



MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB

MEDIAN

A kutatást 2020. július - augusztusban 3000 fős, Magyarország felnőtt lakosságára reprezentatív, online mintavétellel a Magyar Kerékpárosklub megbízásából, az Aktív Magyarország támogatásával a Median végezte.

Aktív
Magyarország

„2018-hoz hasonlóan idén is csupán a felnőtt lakosság 21%-a zárkózik el attól, hogy kerékpárral közlekedjen, ha javulnának a feltételei. A „nagyon valószínű” választ idén 35 helyett csak 32% jelölte meg, 47% pedig elképzelhetőnek tartja, de valamilyen okból nem valószínű, hogy többet fog kerékpározni.

A lakossági csoportokban nincs nagy különbség a kerékpározásra való nyitottság tekintetében. A – nagyobb autóforgalommal sújtott és nagyobb távolságok megtételére kényszerülő – budapestiek viszont 10%-kal elutasítóbbak a bringázással szemben a falusiaknál, de ennek ellenére a fővárosban is csak 28% azok aránya, akik nem tudják elképzelni magukat kerékpáron.”

Gyakrabban választotta a kerékpárt vagy most kezdett kerékpározni járvány idején



	a kerékpárhasználók arányában	a teljes csoport arányában
Teljes népesség	13%	9%
Budapesten élők	21%	11%
Budapesten élő, tömegközlekedést használók	23%	13%

„Már tavasszal látszott, hogy sokan fedezték fel a kerékpárt, hogy így kerüljék el a koronavírusfertőzés veszélyét. Hogy mennyire, az több budapesti kerékpárszámlálón megdőlt rekordokban, most pedig kutatásunkban is látszik.

Az ország teljes felnőtt lakosságának 9%-a, a budapestieknek 11%-a, a budapesti tömegközlekedőknek pedig 13%-a kerékpározott többet a koronavírus elkerüléséért.

Az is látszik, hogy az alkalmi kerékpározók sokkal többet ültek biciklire. A teljes kerékpárhasználó népesség 13%-a gyakrabban biciklizett, a Budapesten kerékpározóknak viszont már 21%-a, a Budapesten élő, de jellemzően tömegközlekedést használók 23%-a gyakrabban váltott inkább kerékpárra, hogy elkerülje a fertőzésveszélyt.”

Ön mennyire tartja fontosnak, hogy az állam vagy az önkormányzatok...

a jelenleginél többet költsenek a kerékpáros közlekedési lehetőségek fejlesztésére (akár más területek kárára is)?

3,9

támogassák azt, hogy a munkavállalók, ha csak lehet kerékpárral közlekedjenek a munkahelyük és az otthonuk között (például a cégek kerékpárvásárlását, e-bicikli vásárlását vagy közvetlenül a munkavállalókat, ha kerékpárral járnak)?

3,8

1 2 3 4 5



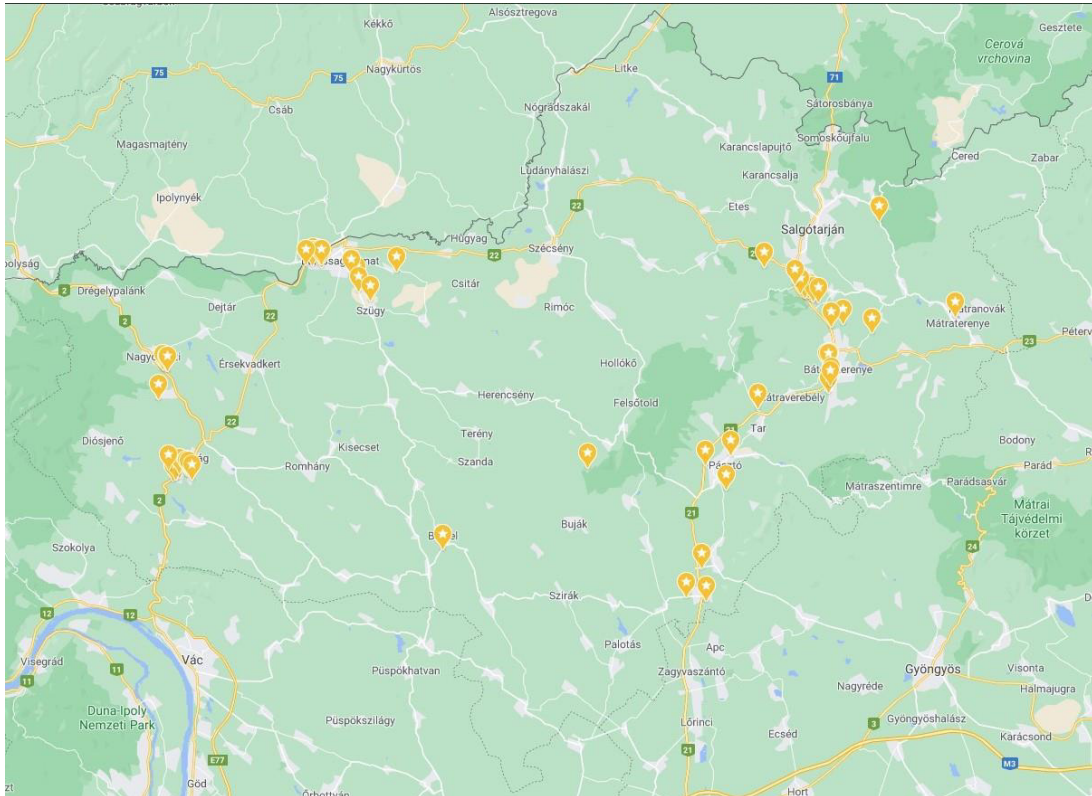
A kutatást 2020. július - augusztusban 3000 fős, Magyarország felnőtt lakosságára reprezentatív, online mintavétellel a Magyar Kerékpárosklub megbízásából, az Aktív Magyarország támogatásával a Medán végezte.



„A magyarok többsége támogatja, hogy az állam és az önkormányzatok több pénzt költsenek a kerékpáros közlekedés fejlesztésére és ehhez akár más területekről vonjanak el forrásokat.

5 fokú skálán 3.9 pontot kapott ez az állítás. A lakosság 62%-a számára nagyon vagy inkább fontos, míg 21%-nak közömbös és csupán 10% ellenzi - vagyis 6-szor annyian támogatják, mint ellenzik a kerékpáros fejlesztési büdzsé megemelését.

Hasonlóan a lakosság fele, több mint 60%-a örülne annak, ha pénzügyi eszközökkel segítenék a kerékpáros munkába járást (a munkavállalókat közvetlenül vagy a cégek kerékpárvásárlását, esetleg elektromos biciklik vásárlását). 5 fokú skálán 3.8 pontot kapott az állítás, amit csak a lakosság 12% ellenez, tehát a kerékpáros munkába járás pénzügyi ösztönzésének támogatói 5-szor annyian vannak, mint az ellenzői.”



Lakott területen kívüli, nagyobb létszámú munkahelyek

Hivatásforgalmi kerékpározás jelenlegi helyzete:

A megyében a nagyobb városok környezetében, lakott területen kívüli ipari területekre települt munkahelyek többségére jellemző, hogy nem rendelkeznek kerékpárosok számára forgalombiztonságos közlekedési kapcsolattal, így az a jelentős potenciál, ami a távlati hivatásforgalmi kerékpározásban rejlik nem aknázható ki igazán, számos helyen komoly akadályok jelentkeznek az ipari területek forgalombiztonságos kerékpáros megközelítésére.

A B+R parkolók hiánya szintén akadályozza a kerékpár használatát a munkába járást illetően, ugyanis az ipari területekre jellemző, sokszor távoli településekről érkezők egyetlen lehetősége az autóbusz, ill. személygépkocsi használata.

Kerékpáros turizmus, szabadidős célú kerékpározás jelenlegi helyzete:

A Nógrád megyébe érkező kerékpáros turista az alábbi lehetőségekkel találkozhat:

- műemlékek; építészeti látnivalók; népi építészet; források; várak; ipari-, bányászati emlékek; múzeumok
- hagyományőrző rendezvények, falusi turizmus
- természeti értékek, egyre népszerűbb ökoturizmus
- horgászati lehetőségek
- borvidékek

A kerékpározás népszerűsítéséhez megyénk is hozzájárul, néhány éve a Tour de Hongrie Nógrád megyét is érinti az alábbi útvonalon: Balassagyarmat-22 sz. fkl. út-Szécsény-Salgótarján-21 sz. fkl. út-Bátonyterenye-23 sz. fkl. út-Megyehatár, majd az érintett szakasz végcélja Kékestető. Az útvonal hossza 202 kilométer, 3221m szintkülönbséggel.



2021. évben május 15-én, Balassagyarmat Közlekedési Kultúra Napja alkalmából megrendezett ünnepségen az alábbi kerékpározáshoz köthető programokkal népszerűsített a kerékpározást:

- Elektromos kerékpár – eBike-bemutató

- Versenybringa görgő bemutató
- Kerékpár fejlődéstörténeti kiállítás megnyitó
- Ipoly Aktív Kerékpáros Túrarendszer indítása
- Kerékpáros Emlékoszlop avatás – alkotó Sztancsik József falfaragó művész
- Az emlékoszlop avatás : Révész Máriusz Kormánybiztos
- Retrő kerékpárok felvonulása a városban
- Tour de Hongrie Rajt –Civitas Fortissima Tér

A Tour de Hongrie „KIRÁLYETAP” szakasza áthalad Salgótarjánon keresztül is, ahol szurkolók népes tábora, köztük a Salgótarjáni Hegyikerékpáros Egyesület várta és biztatta a verseny résztvevőit.



(Fotó: Dr. Fancsik János)



(Fotó: Dr. Fancsik János)

Salgótarjáni Hegyikerékpáros Egyesület visszatérő rendezvényekkel népszerűsítik a kerékpározást, többek között:

- Cered – Róna időfutam
- Karancs Királya hegyikerékpáros és hegyifutó „uphill” verseny

Azonban a megyébe érkező turista találkozhat a turizmushoz kapcsolódó infrastruktúra számos hiányosságával is. Számos helyen nem áll rendelkezésre szállás, fedett, biztonságos kerékpáros pihenőhely, kerékpárosbarát vendéglátó egység, esetleg karbantartást szolgáló eszközök (közpumpa, kerékpáros szerelő állvány, kerékpárszerviz stb.).

Kerékpározás forgalom nagysága, aránya

Közüti száma		Összes forgalom (E/nap) megyei átlagérték	Összes tehergép- kocsi forgalom (I/nap)	Összes jármű forgalom (I/nap)	Összes szgk forgalom (I/nap)	Motorke- rékpár, segédmoto- ros forgalom (I/nap)	Kerékpáros forgalom (I/nap)	Kerékpáros forgalom aránya (kp/Összforg)
21	Hatvan-Somoskőújfalú I. rendű főút	10763	613	9604	7126	59	19	0,2%
22	Rétság-Salgótarján II. rendű főút	4838	223	4507	3339	41	60	1,2%
23	Kisterenye-Tarnalelesz II. rendű főút	3989	203	3764	2675	61	145	3,6%
211	Salgótarján II. rendű főút	11826	99	11825	9857	243	229	1,9%
222	Balassagyarmat-országhatár II. rendű főút	2749	103	2629	2149	28	73	2,7%
1201	Szob-Hont összekötő út	1202	34	1085	739	12	7	0,6%
2106	Vác-Acsa-Verseg összekötő út	318	18	250	136	3	1	0,3%
2107	Penc-Keszeg összekötő út	1498	38	1303	918	13	9	0,6%
2108	Balassagyarmat-Aszód összekötő út	3357	151	3225	2641	39	92	2,7%
2109	Aszód-Verseg-Szarvasgede összekötő út	1096	55	949	661	5	3	0,3%
2114	Nőtincs-Keszeg összekötő út	916	38	864	636	8	2	0,2%
2115	Rétság-Galgaguta összekötő út	1244	47	1131	814	27	3	0,2%
2116	Bánk-Nógrádkövesd összekötő út	1188	72	1057	700	12	46	3,9%
2117	Érsekvadkert-Romhány összekötő út	1440	65	1388	889	13	93	6,5%
2118	Romhány-Magyarnándor összekötő út	447	18	407	258	1	2	0,4%
2119	Balassagyarmat-Gárdonyi-Órhalom összekötő út	1685	13	1709	1339	27	104	6,2%
2121	Máriamajori összekötő út	157	4	150	110	4	4	2,5%
2122	Szécsény-Pásztó összekötő út	2064	167	1904	1254	13	19	0,9%
2123	Mohora-Alsótold összekötő út	917	54	844	582	17	26	2,8%
2124	Cserháthaláp-Szanda összekötő út	278	5	263	173	5	3	1,1%
2125	Magyarnándor-Cserháthaláp összekötő út	590	42	482	286	8	0	0,0%
2126	Ecseg-Pásztó összekötő út	739	24	714	539	14	11	1,5%
2127	Csécse-Pásztó összekötő út	317	5	306	246	1	12	3,8%
2128	Szarvasgede-Alsótold összekötő út	683	24	608	393	6	5	0,7%
2129	Galgaguta-Jobbágy összekötő út	1591	54	1489	952	31	67	4,2%
2131	Apc-Szarvasgede összekötő út	733	13	685	511	13	6	0,8%
2132	Nagykökényes-Zagyvaszántó összekötő út	143	5	130	78	6	3	2,1%
2136	Kisbágyon-Palotásfalom összekötő út	526	6	464	329	5	4	0,8%
2137	Vanyarc-Kálló összekötő út	632	12	635	385	8	75	11,9%
2138	Becske-Bercel összekötő út	959	35	942	645	27	47	4,9%
2201	Nagyoroszi-Dejtár összekötő út	1461	75	1361	957	20	37	2,5%
2202	Borsosberény-Patak összekötő út	159	3	152	110	1	0	0,0%
2203	Patak-Érsekvadkert összekötő út	710	25	664	549	11	6	0,8%
2205	Szécsény-Ipolytarnóc összekötő út	972	33	977	595	24	87	9,0%
2206	Litke-Salgótarján összekötő út	2666	56	2593	1994	36	55	2,1%
2207	Ludányhalászi-Endrefalva összekötő út	367	10	351	222	7	20	5,4%
2301	Kisterenye-Mátraszele összekötő út	1263	67	1143	825	20	35	2,8%
2302	Salgótarján-Kazár összekötő út	1069	24	972	719	20	20	1,9%
2303	Salgótarján-Nádújfalu összekötő út	2821	57	2768	2023	74	101	3,6%
2304	Salgótarján-Zabar összekötő út	572	13	520	378	9	11	1,9%
2305	Pétervására-Zabar összekötő út	986	49	934	570	17	63	6,4%
2306	Zabar-Ózd összekötő út	565	23	536	344	30	18	3,2%
2307	Zagyvapálfalva-Salgótarján összekötő út	10801	148	10374	8607	104	42	0,4%
2405	Jobbágyi-Apc összekötő út	283	7	283	219	2	23	8,1%
2406	Szurdokpuszpöki-Gyöngyös összekötő út	1735	105	1651	1131	26	13	0,7%
2407	Szurdokpuszpöki-Gyöngyös összekötő út	2159	80	2071	1538	28	31	1,4%

2408	Pásztó-Galyatető-Mátraháza összekötő út	2676	54	2597	2039	37	53	2,0%
2409	Nagybátony-Maconka összekötő út	5125	108	5013	3942	68	95	1,9%
2411	Recsk-Mátraballa összekötő út	912	45	870	534	36	50	5,5%
12121	Tolmács bekötő bekötő út	555	46	499	366	4	1	0,2%
12122	Diósjenő bekötő út	1434	69	1344	975	1	1	0,1%
12123	Nógrád bekötő út	1218	35	1156	795	11	5	0,4%
12124	Berkenye bekötő út	797	62	739	522	13	10	1,3%
12126	Borsosberény-Diósjenő bekötő út	668	22	628	513	7	5	0,7%
12315	Rétság állomáshoz vezető út	43	2	40	28	2	0	0,0%
12316	Tolmács állomáshoz vezető út	66	6	59	43	0	0	0,0%
12317	Berkenye állomáshoz vezető út	133	11	123	86	2	2	1,5%
12318	Nógrád állomáshoz vezető út	571	46	529	373	8	7	1,2%
12319	Diósjenő állomáshoz vezető út	508	18	484	395	6	4	0,8%
21125	Felsőpetény bekötő út	592	20	577	358	4	36	6,1%
21126	Tereske bekötő út	607	11	566	382	3	2	0,3%
21127	Csészte bekötő út	196	5	158	97	2	5	2,6%
21128	Balassagyarmat bekötő út	2632	76	2542	2004	30	42	1,6%
21129	Nógrádmarec bekötő út	550	41	508	362	7	9	1,6%
21130	Nógrádmarec községi belső bekötő út	262	17	256	154	17	24	9,2%
21131	Illy bekötő út	424	17	377	255	21	8	1,9%
21132	Nógrádsípek bekötő út	1100	18	1112	896	13	52	4,7%
21133	Rimóc bekötő út	843	26	800	622	15	23	2,7%
21134	Nógrádmegyer bekötő út	1162	27	1160	818	16	55	4,7%
21135	Sámsomháza bekötő út	684	16	661	472	4	12	1,8%
21136	Lucfalva bekötő út	664	20	640	470	9	15	2,3%
21137	Márháza bekötő út	399	10	388	285	6	10	2,5%
21138	Kisbárc bekötő út	468	11	437	324	5	11	2,4%
21139	Nagybárc bekötő út	399	10	385	287	4	9	2,3%
21141	Szupatak bekötő út	603	52	514	388	3	1	0,2%
21142	Szentkút bekötő út	627	7	597	498	10	8	1,3%
21143	Mátraverebély I. bekötő út	1187	79	1059	829	10	14	1,2%
21144	Mátraszőlős bekötő út	2876	299	2530	1786	11	0	0,0%
21145	Garáb bekötő út	549	32	483	356	8	3	0,5%
21146	Hollókő bekötő út	840	28	761	633	11	3	0,4%
21147	Bokor bekötő út	621	25	550	371	10	21	3,4%
21148	Buják bekötő út	892	69	804	505	3	1	0,1%
21149	Bér bekötő út	572	29	544	381	14	15	2,6%
21151	Egyházasdengeleg bekötő út	932	17	809	538	12	30	3,2%
21152	Erdőtarcsa bekötő út	598	31	566	401	24	18	3,0%
21153	Legénd bekötő út	885	38	838	615	4	9	1,0%
21154	Kisecset bekötő út	551	42	476	281	8	0	0,0%
21155	Debercsény bekötő út	362	29	315	185	6	0	0,0%
21156	Héhalom Bér-pataki bekötő út	1	0	1	1	0	0	0,0%
21157	Szanda-kőbánya bekötő út	920	22	855	642	21	20	2,2%
21164	Pusztaszántó bekötő út	826	64	707	519	6	2	0,2%
21166	Kistereny bekötő út	657	7	698	514	27	80	12,2%
21167	Mátraverebély II. bekötő út	817	72	969	506	1	0	0,0%
21168	Sulyomhegyi bekötő út	591	25	544	450	20	0	0,0%
21325	Bánk állomáshoz vezető út	132	4	122	94	1	1	0,8%
21326	Romhány állomáshoz vezető út	1820	183	1571	1045	11	3	0,2%
21328	Szügy állomáshoz vezető út	66	4	64	39	4	6	9,1%
21329	Mohora állomáshoz vezető út	522	17	495	375	4	6	1,1%
21331	Magyarnándor állomáshoz vezető út	133	2	129	100	1	2	1,5%
21332	Becske állomáshoz vezető út	66	6	53	31	1	0	0,0%
21333	Nógrádkövesd állomáshoz vezető út	301	23	274	200	4	1	0,3%
21334	Galgaguta állomáshoz vezető út	441	18	418	308	1	4	0,9%
21601	Salgótarján tehermentesítő út lehajtó ág	6100	192	5900	5135	51	16	0,3%
21611	211 - 2307 csomópont D-i csp.i ág	5264	174	4986	4051	134	6	0,1%
21612	211 - 2307 csomópont É-i csp.i ág	5264	174	4986	4051	34	6	0,1%

21613	Nézsza Templom körüli bekötő út	454	19	428	313	3	4	0,9%
21645	21 sz. főút Bátorterenyé déli összekötő ág	334	0	335	300	5	0	0,0%
22101	Ipolyvece bekötő út	1050	39	954	728	6	3	0,3%
22102	Pusztaberki bekötő út	236	9	203	153	2	0	0,0%
22103	Rárósi határhoz vezető út	276	5	269	190	6	6	2,2%
22104	Hugyag bekötő út	966	63	903	644	11	14	1,4%
22105	Pöstyén-pusztá bekötő út	617	7	580	399	9	24	3,9%
22106	Szécsényfalu bekötő út	669	43	594	460	6	10	1,5%
22107	Piliny bekötő út	972	65	916	712	8	15	1,5%
22108	Egyházasgerge bekötő út	972	57	901	577	20	23	2,4%
22109	Etes bekötő út	958	14	980	709	39	50	5,2%
22111	Karancsberény bekötő út	1338	65	1279	999	32	31	2,3%
22114	Karancsság bekötő út	1412	94	1330	1034	13	23	1,6%
22301	Drégelypalánk állomáshoz vezető út	536	31	530	379	8	30	5,6%
22302	Ipolyvece állomáshoz vezető út	536	31	530	379	8	30	5,6%
22303	Dejtár állomáshoz vezető út	66	2	58	44	1	1	1,5%
22304	Órhalom állomáshoz vezető út	66	5	59	41	1	1	1,5%
22305	Szécsény állomáshoz vezető út	495	32	483	326	7	30	6,1%
22306	Ludányhalászi állomáshoz vezető út	374	25	363	243	6	22	5,9%
22307	Nógrádszakál állomáshoz vezető út	243	17	236	159	3	14	5,8%
22308	Litke állomáshoz vezető út	182	17	155	98	1	3	1,6%
22309	Ipolytarnóc állomáshoz vezető út	418	42	354	221	3	6	1,4%
22311	Salgótarján-felső állomáshoz vezető út	4021	254	3770	2975	38	9	0,2%
23101	Somlyóbánya bekötő út	1895	27	1855	1530	29	11	0,6%
23102	Salgóbánya bekötő út	637	8	576	439	7	3	0,5%
23103	Somoskő bekötő út	1067	15	1013	813	13	12	1,1%
23104	Zagyvaróna bekötő út	1326	33	1263	990	23	9	0,7%
23105	Rónabánya bekötő út	380	11	390	255	20	34	8,9%
23106	Bárna bekötő út	357	5	336	264	3	1	0,3%
23107	Mizserfabánya bekötő út	435	28	405	287	4	4	0,9%
23109	Mátranovák bekötő út	1956	149	1887	1290	75	81	4,1%
23111	Szilaspogony bekötő út	774	56	739	495	37	23	3,0%
23117	Kazár bekötő út	1723	88	1569	1087	34	58	3,4%
23118	Bagókö bekötő út	66	2	64	48	1	1	1,5%
23119	Ceredi bekötő út	412	4	455	283	10	79	19,2%
23301	Kisterenye állomáshoz vezető út	1997	165	1843	1364	32	25	1,3%
23302	Salgótarján-alsó állomáshoz vezető út	664	41	635	436	13	23	3,5%
24103	Jobbágyi bekötő út	355	8	348	276	3	5	1,4%
24104	Parafakőgyár bekötő út	463	14	437	353	3	1	0,2%
24105	Tar bekötő út	4711	431	4194	3043	7	1	0,0%
24107	Nagybátöny bekötő út	2931	134	2785	2160	48	19	0,6%
24108	Dorogháza bekötő út	658	27	632	473	21	18	2,7%
24109	Mátraalmás bekötő út	634	16	604	407	8	24	3,8%
24111	Mátramindszent bekötő út	690	27	632	473	21	18	2,6%
24137	Gyöngyösoroszi bekötő út	104	2	99	82	1	4	3,8%
24147	Drégelypalánk bekötő út	1587	230	1276	840	16	1	0,1%
24148	Hont bekötő út	723	132	519	312	11	0	0,0%
24149	Tar északi bekötő út	291	5	285	250	10	0	0,0%
24302	Pásztó állomáshoz vezető út	2109	51	2072	1605	24	26	1,2%
24303	Mátraszőlős állomáshoz vezető út	2746	65	2629	2135	42	60	2,2%
24304	Mátraverebély állomáshoz vezető út	1160	103	1034	782	4	1	0,1%
24305	Nagybátöny állomáshoz vezető út	1754	81	1670	1296	28	12	0,7%
24306	Mátramindszent állomáshoz vezető út	395	17	362	268	13	10	2,5%

JELMAGYARÁZAT:

ÁNF: 0-2000 E/nap

ÁNF: 2000 - 4000 E/nap

ÁNF > 4000E/nap

3.3.7. Szomszédos megyékkel és országhatáron túli megyékkel való fontosabb kapcsolatok

Heves megye:

- Heves megyéhez való kapcsolódás egyik legfontosabb feltétele, hogy Nógrád megyén belül megépüljön a Zagyvamenti kerékpárút Bátonyterenye – Szurdokpüspöki között, majd kiépüljön a megyehatárig
- Erről a szakasról a biztonságos összeköttetés már elindítható lesz Eger, Gyöngyös irányába is, akár kisforgalmú közutakon, akár a későbbiekben önálló kerékpárforgalmi létesítményekkel is
- Szurdokpüspökitől folytatva az OTrT 31. szakasza szerinti kerékpáros létesítmény kialakítását Zagyvaszántóig

Pest megye:

- Nógrád megye kerékpárút hálózatának összekapcsolása az OTrT 1F, valamint az EuoVelo 6 szakasszal a 2 sz. és 22 sz. fkl. út mentén, illetve alternatívaként ezzel párhuzamosan haladó kisforgalmú közutakon Vác térségében
- Börzsönyi kerékpáros túraútvonalak (3.3.4. pontban részletezettek szerint)

Borsod megye:

- É-D-i irányú kerékpárútról kapcsolat létesítése Cered irányában, ahonnan az OTrT 2A szakasza folytatódik Borsod felé

Szlovákia:

- OTrT 2D szakasz, Salgótarján É-D-i irányú kerékpárút folytatásaként kerékpáros kapcsolat kiépítése Szlovákia felé
- OTrT 2B szakasz, Litke, Ipolytarnóc kerékpárút megépítésével kerékpáros kapcsolat kiépítése Szlovákia felé
- Balassagyarmaton kivitelezés alatt álló kerékpárútról kapcsolat létesítése Szlovákia felé
- MedvésKör túraútvonal (3.3.4. pontban részletezettek szerint)
- Ipoly Aktív Kerékpáros Túarendszer (3.3.4. pontban részletezettek szerint)

Fenti szakaszok jelenleg nem rendelkeznek kiépített, forgalombiztonságos kerékpáros kapcsolattal. A szomszédos megyék, ill. Szlovákia vagy nagy forgalmú országos közutakon vagy pedig kisforgalmú közutakon keresztül érhetők el.

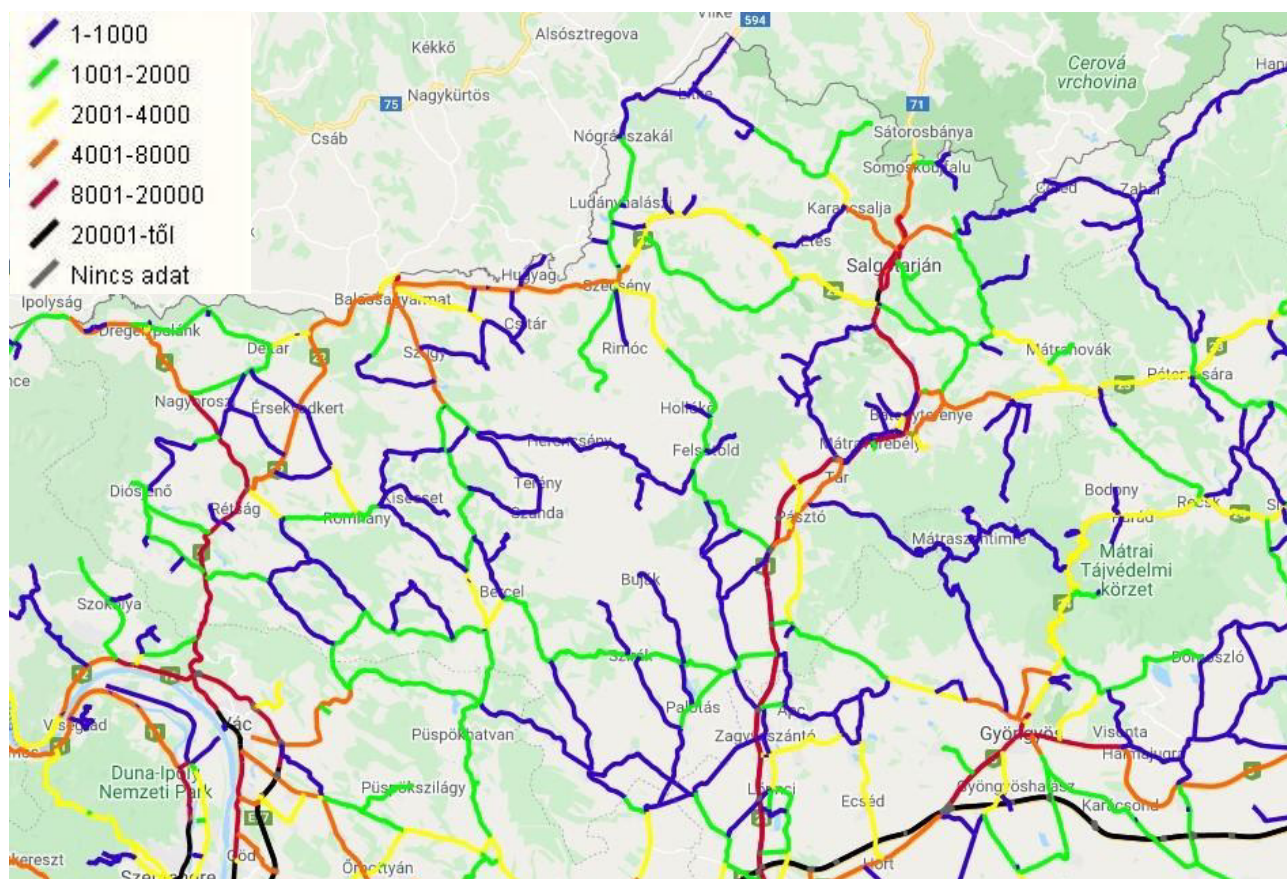
3.4.A beavatkozási terület kerékpározhatósága

A megye kerékpározhatósága több probléma okán, eléggé korlátozottan biztosított, melyet alapvetően több tényező befolyásol.

Legfontosabb a főközlekedési irányokban a kerékpáros létesítmények hiánya.

Nógrád megyében meghatározó tényező a domborzati viszonyok sokszínűsége, a magassági szintek változatossága. Számos külterületi szakaszon folytonossági hiányokat, természetben kialakult akadályokat fedezhetünk fel, melyek miatt a települések egy része csak nagy kerülővel érhető el, ezért sokszor nem is választják a közlekedők a kerékpárt közlekedési eszközükként.

További problémaforrás az országos közutak forgalmának nagysága. A 2 sz., 21 sz. és 22 sz. fkl. utak átlagos napi forgalma 4.000-20.000 E/nap között alakul, amely igen balesetveszélyes közlekedést biztosít a kerékpárosok számára, kifejezetten a 2 sz. és 21 sz. fkl. utak 500-5.000 közötti nehézgépjármű forgalmát figyelembe véve (forrás: KIRA, 2021).



Közúti forgalom (E/nap, 2021, forrás: KIRA)

Kerékpáros infrastruktúra bővítése nem csak új helyeken, de a meglévő helyeken is szükséges.

Fontos tényező az, hogy a meglévő létesítmények típusa megfelel-e a kor elvárásainak, minősége pedig a kerékpáros igényeknek – gondolunk itt például a burkolat minőségére, a burkolati jelek, kihelyezett KRESZ-táblák megfelelőségére, csomóponti átvezetésekre.

Befolyásolja továbbá a kerékpárhasználat minőségét a tájékoztató rendszerek jelenléte (útirányjelző táblák, információs pontok), illetve a hálózaton jelentkező komfort-, illetve biztonságérzet megléte is.

Nógrád megyében a közlekedés biztonságát a baleseti adatok tanulmányozásával tudjuk értékelni, jellemezni. A baleseti adatokat a WEB-BAL rendszerből, az országos közutakat érintően az elmúlt 5 évre visszamenően lekérdeztük.

A rendszer az anyagi káros baleseteket nem rögzíti.

2016. 01. 01 – 2021. 04. 06. között Nógrád megye országos közútjain 1238 baleset történt, 1853 személyi sérüléssel, melyből 127 kerékpárosokat érintő baleset.

Önkormányzat kezelésében lévő közutakon 236 baleset történt, 277 személyi sérüléssel, melyből 41 könnyű és 24 súlyos kimenetelű kerékpárosokat érintő baleset volt (táblázat és ábra nem tartalmazza).

Az országos közutakon történt kerékpáros baleseteket a következő táblázatokban és ponttérképen mutatjuk be, az alábbi bontásban:

Kerékpárosokat érintő balesetek

21 sz. fkl. út

<i>Baleset ideje</i>	<i>Város</i>	<i>Közút száma</i>	<i>Szelvény</i>	<i>Kimenetel</i>	<i>Meghaltak</i>	<i>Súlyos s.</i>	<i>Könnyű s.</i>	<i>Baleset típusa</i>	<i>KPF</i>
2016.02.17	Somoskőújfalu	21	64+067	könnyű sérüléssel	0	0	2	Gyalogos elütése kerékpáros által az úttesten tömegközlekedési jármű megállójánál	0
2016.04.11	Salgótarján	21	58+019	súlyos sérüléssel	0	1	0	Egyéb egyjárműves kerékpáros (magános) balesetek	0
2016.10.31	Salgótarján	21	51+980	súlyos sérüléssel	0	1	0	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	0
2016.11.16	Jobbágyi	21	19+600	halálos	1	0	0	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	0
2017.07.06	Salgótarján	21	57+000	könnyű sérüléssel	0	0	1	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	0
2018.11.03	Salgótarján	21	57+433	könnyű sérüléssel	0	0	1	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	0
2018.11.04	Salgótarján	21	61+320	könnyű sérüléssel	0	0	1	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	0
2019.02.27	Mátraszőlős	21	32+275	súlyos sérüléssel	0	1	0	Ütközés körforgalomban haladó járművel behaladáskor	0
2019.09.23	Jobbágyi	21	18+595	könnyű sérüléssel	0	0	1	Ütközés körforgalomban haladó járművel behaladáskor	0

22 sz. fkl. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.03.04	Órhalom	22	31+372	súlyos sérüléses	0	1	0	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	50
2016.06.13	Balassagyarmat	22	23+250	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés körforgalomban haladó járművel kihaladáskor	20
2016.08.02	Ságújfalu	22	58+500	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek ütközése az egyik jármű megfordul	20
2016.09.09	Balassagyarmat	22	23+485	könnyű sérüléses	0	0	1	Menetirány szerint JOBB oldalon várakozó járműnek ütközés	20
2016.09.11	Karancsság	22	50+115	halálos	1	1	0	Gyalogos elütése útkereszteződésben nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett	20
2016.09.29	Balassagyarmat	22	23+746	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés hátulról, kettős előzés közben	20
2016.11.09	Balassagyarmat	22	23+807	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	20
2017.03.08	Szécsény	22	40+313	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek ütközése útkereszteződésben a belső sávban haladó jármű JOBBRA kanyarodik	20
2017.03.22	Érsekvadkert	22	8+119	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés körforgalomban haladó járművel behaladáskor	20
2017.04.12	Balassagyarmat	22	23+1141	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	20
2017.07.03	Tereske	22	2+399	súlyos sérüléses	0	1	0	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	20
2017.07.21	Balassagyarmat	22	25+117	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	20
2017.08.15	Balassagyarmat	22	20+428	könnyű sérüléses	0	0	1	Utolérési ütközés, két vagy több mozgásban lévő résztvevővel	20
2017.08.25	Órhalom	22	26+968	súlyos sérüléses	0	1	0	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	20
2018.02.12	Balassagyarmat	22	23+029	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	20
2018.04.05	Szécsény	22	33+971	súlyos sérüléses	0	1	0	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.	20
2018.04.10	Balassagyarmat	22	23+330	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	20

2018.08.03	Szécsény	22	41+000	súlyos sérüléses	0	1	0	Ütközés JOBBRÓL elinduló járművel	20
2018.10.07	Érsekvadkert	22	7+499	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés hátulról, balról törté- nő előzés közben	20
2019.03.20	Balassagyarmat	22	21+674	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező jármű- vek összeütközése útkereszte- ződésben, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	20
2019.10.21	Érsekvadkert	22	7+488	súlyos sérüléses	0	1	0	Szembe haladó járművek ösz- szeütközése útkereszteződés- ben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik	20
2020.05.31	Balassagyarmat	22	20+615	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés hátulról, balról törté- nő előzés közben	20
2020.08.09	Órhalom	22	30+450	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés hátulról, balról törté- nő előzés közben	0
2020.09.21	Endrefalva	22	46+395	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.	0

23 sz. fkl. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.09.17	Bátonyterenye	23	2+534	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.	152
2016.09.25	Nemti	23	7+100	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó jármű- vek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	152
2016.11.12	Bátonyterenye	23	0+656	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező jármű- vek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	152
2017.08.03	Bátonyterenye	23	2+280	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	152

211 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.08.26	Salgótarján	211	2+609	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	0
2018.09.12	Salgótarján	211	0+883	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	0
2020.11.05	Salgótarján	211	0+882	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb szembe haladó járművek ütközése	0

2107 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.04.11	Keszeg	2107	3+740	könnyű sérüléses	0	0	2	Ütközés hátulról jobbról történő előzés közben	6

2108 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.06.03	Szügy	2108	3+650	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	1
2016.08.05	Balassagyarmat	2108	1+920	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	1
2016.09.07	Balassagyarmat	2108	1+920	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	1
2017.03.29	Balassagyarmat	2108	0+933	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek ütközése útkereszteződésben a belső sávban haladó jármű JOBBRA kanyarodik	1
2017.06.28	Becske	2108	22+208	súlyos sérüléses	0	1	0	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	1
2018.05.11	Balassagyarmat	2108	0+941	könnyű sérüléses	0	0	1	Szembe haladó járművek összeütközése, legalább az egyik résztvevő kanyarodik vagy megfordul	1
2018.06.12	Nógrádkövesd	2108	26+090	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.	1
2018.06.17	Balassagyarmat	2108	3+336	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	1
2018.11.30	Balassagyarmat	2108	0+1223	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	1
2018.12.07	Balassagyarmat	2108	3+343	súlyos sérüléses	0	1	0	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	1
2019.03.05	Balassagyarmat	2108	0+1002	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	1
2019.04.30	Balassagyarmat	2108	3+341	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	1

2019.09.03	Balassagyarmat	2108	2+938	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező jármű- vek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	1
------------	----------------	------	-------	---------------------	---	---	---	---	---

2115 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2018.08.14	Nógrádsáp	2115	21+969	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	10
2019.03.03	Alsópetény	2115	13+800	könnyű sérüléses	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon és szilárd tárgynak ütkö- zés az útpályán kívül	10
2020.09.13	Felsőpetény	2115	7+368	súlyos sérüléses	0	1	1	Egyenes úton, szembe haladó járművek összeütközése, (előzés és forgalmi sáv váltás nélkül)	0

2116 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.09.11	Romhány	2116	3+262	halálos	1	0	0	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.	9
2018.02.07	Romhány	2116	6+522	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb, azonos irányba haladó járművek ütközése.	9
2020.01.05	Romhány	2116	6+205	súlyos sérüléses	0	1	0	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	9
2020.07.03	Kétdobony	2116	7+904	súlyos sérüléses	0	1	0	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	0

2117 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.03.11	Érsekvadkert	2117	0+450	könnyű sérüléses	0	0	2	Azonos irányból érkező jármű- vek összeütközése útkereszte- ződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	10

2119 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.07.15	Balassagyarmat	2119	1+118	könnyű sérüléses	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egye- nes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon	0

2122 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.08.26	Nagylóc	2122	2+060	súlyos sérüléssel	0	1	0	Gyalogos elütése útkeresztződésben nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett	71
2016.09.11	Kozárd	2122	20+930	könnyű sérüléssel	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon és szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül	71
2017.07.04	Nagylóc	2122	12+940	könnyű sérüléssel	0	0	1	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	71
2018.08.16	Szécsény	2122	0+450	könnyű sérüléssel	0	0	1	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, nem útkeresztződésben (telek, parkoló, garázs stb.)	71
2020.06.06	Szécsény	2122	1+338	súlyos sérüléssel	0	1	0	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	0

2129 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.08.23	Szirák	2129	16+494	könnyű sérüléssel	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti BAL oldalon és szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül	42
2017.11.14	Bercel	2129	2+202	súlyos sérüléssel	0	1	0	Egyéb, azonos irányba haladó járművek ütközése.	42
2018.02.07	Jobbágyi	2129	29+714	könnyű sérüléssel	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon és szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül	42

2201 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.10.02	Dejtár	2201	5+935	súlyos sérüléssel	0	1	0	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti BAL oldalon	37

2203 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2019.08.06	Érsekvadkert	2203	3+855	súlyos sérülések	0	1	0	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti BAL oldalon és szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül	7
2020.08.10	Érsekvadkert	2203	4+583	könnyű sérülések	0	0	1	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	0

2205 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.03.09	Litke	2205	20+300	könnyű sérülések	0	0	1	Ütközés tolató járművel	223
2018.04.25	Ipolytarnóc	2205	24+065	súlyos sérülések	0	1	0	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	223
2018.10.31	Nógrádszakál	2205	11+457	könnyű sérülések	0	0	1	Egyéb közlekedési baleset gyalogossal	223
2019.06.21	Nógrádszakál	2205	11+382	könnyű sérülések	0	0	1	Pályaelhagyás járművel kanyarban, menetirány szerinti JOBB oldalon	223

2206 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.03.09	Karancsalja	2206	15+515	könnyű sérülések	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	172
2017.09.01	Salgótarján	2206	19+326	könnyű sérülések	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	172
2018.08.01	Karancsalja	2206	14+577	súlyos sérülések	0	1	0	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	172
2020.07.29	Mihálygerge	2206	3+025	könnyű sérülések	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti BAL oldalon	0
2020.07.30	Salgótarján	2206	21+504	könnyű sérülések	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	0

2302 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.06.16	Salgótarján	2302	0+056	könnyű sérüléses	0	0	1	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	17
2018.05.08	Vizslás	2302	2+257	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb, azonos irányba haladó járművek ütközése.	17
2020.08.04	Kazár	2302	7+045	súlyos sérüléses	0	1	0	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon	0

2303 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.01.09	Mátraterenye	2303	18+129	súlyos sérüléses	0	1	0	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	49
2020.10.20	Mátraterenye	2303	18+711	könnyű sérüléses	0	0	1	Menetirány szerint JOBB oldalon várakozó járműnek ütközés	0

2307 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.11.15	Salgótarján	2307	3+444	könnyű sérüléses	0	0	2	Egyéb közlekedési baleset gyalogossal	0

2406 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.06.11	Szurdokpuszpöki	2406	3+283	súlyos sérüléses	0	1	0	Pályaelhagyás járművel kanyarban, menetirány szerinti JOBB oldalon	0

2407 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2019.12.18	Pásztó	2407	0+005	halálos	1	0	0	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	28

2408 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.06.14	Pásztó	2408	4+703	könnyű sérüléses	0	0	1	Menetirány szerint JOBB oldalon várakozó járműnek ütközés	141
2016.08.03	Pásztó	2408	2+748	könnyű sérüléses	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	141
2016.08.09	Pásztó	2408	2+143	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	141
2018.06.28	Pásztó	2408	1+073	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb szembe haladó járművek ütközése	141
2020.09.12	Pásztó	2408	2+568	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	0

2409 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.09.10	Bátonyterenye	2409	0+723	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	44
2018.07.21	Bátonyterenye	2409	2+184	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	44
2020.02.03	Bátonyterenye	2409	1+041	súlyos sérüléses	0	1	0	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	44

12122 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2019.10.25	Diósjenő	12122	5+797	súlyos sérüléses	0	1	0	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	13

12123 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2018.05.17	Nógrád	12123	5+051	súlyos sérüléses	0	1	0	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	29

12126 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.08.18	Borsosberény	12126	1+573	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	0

12318 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2018.08.24	Nógrád	12318	0+196	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	9

21132 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.05.07	Szécsény	21132	0+017	könnyű sérüléses	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon	63
2018.08.07	Szécsény	21132	0+619	könnyű sérüléses	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon	63
2018.09.09	Szécsény	21132	0+162	könnyű sérüléses	0	0	1	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	63

21133 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.08.14	Szécsény	21133	0+347	könnyű sérüléses	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	0

21134 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2018.04.21	Magyargéc	21134	4+830	halálos	1	0	0	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	41
2020.10.23	Nógrádmegyer	21134	6+778	könnyű sérüléses	0	0	1	Pályaelhagyás járművel kanyarban, menetirány szerinti JOBB oldalon	0

21146 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.05.21	Hollókő	21146	1+538	súlyos sérülések	0	1	0	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	3

21148 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2018.10.14	Buják	21148	4+189	súlyos sérülések	0	1	0	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	13

21153 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2019.02.17	Legénd	21153	4+357	súlyos sérülések	0	1	0	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	10

21154 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.04.04	Kétdobony	21154	0+920	könnyű sérülések	0	0	1	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon	0

21167 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.09.08	Mátraverebély	21167	2+084	könnyű sérülések	0	0	1	Azonos irányból érkező járművek összeütközése az egyik jármű megfordul	0

22101 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.03.30	Dejtár	22101	10+610	könnyű sérülések	0	0	1	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	81

22109 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.08.30	Karancsalja	22109	6+100	súlyos sérülések	0	1	0	Egyenes úton, szembe haladó járművek összeütközése, (előzés és forgalmi sáv váltás nélkül)	37

23101 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.12.18	Salgótarján	23101	0+028	könnyű sérülések	0	0	1	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben	0

23109 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.07.08	Mátranovák	23109	2+182	súlyos sérülések	0	1	0	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.	99
2016.08.23	Mátranovák	23109	2+040	könnyű sérülések	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	99
2016.09.06	Mátranovák	23109	0+469	könnyű sérülések	0	0	1	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	99

24105 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2020.02.13	Tar	24105	2+056	könnyű sérülések	0	0	1	Szembe haladó járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik	1

24107 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2016.05.17	Bátonyterenye	24107	0+537	könnyű sérülések	0	0	1	Ütközés hátulról, balról történő előzés közben	23

24109 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2019.07.03	Szuha	24109	7+800	könnyű sérülések	0	0	1	Pályaelhagyás járművel útkereszteződésben menetirány szerinti BAL oldalon	24

24111 sz. út

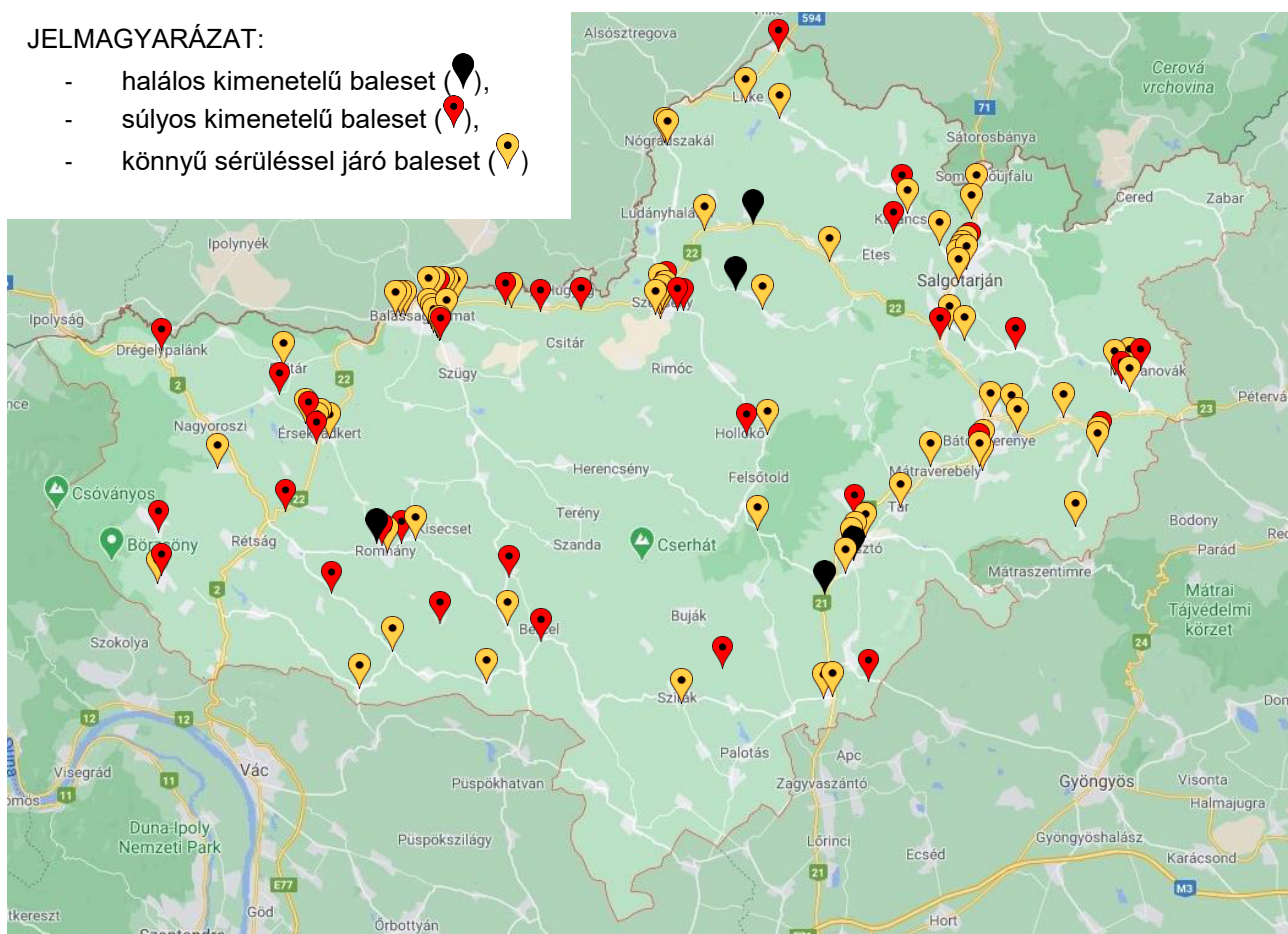
Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2017.07.27	Mátramindszent	24111	1+690	súlyos sérülések	0	1	0	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	22
2019.04.11	Mátramindszent	24111	2+165	könnyű sérülések	0	0	1	Szembe haladó járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik	22
2020.09.06	Mátramindszent	24111	1+709	könnyű sérülések	0	0	2	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.	0

24147 sz. út

Baleset ideje	Város	Közút száma	Szelvény	Kimenetel	Meghaltak	Súlyos s.	Könnyű s.	Baleset típusa	KPF
2019.03.24	Drégelypalánk	24147	0+513	súlyos sérülések	0	1	0	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik	1

JELMAGYARÁZAT:

- halálos kimenetelű baleset (●),
- súlyos kimenetelű baleset (●),
- könnyű sérüléssel járó baleset (●)



Balesetek térképes ábrázolása

A fentiekben bemutatottak alapján tehát a kerékpáros hálózat fő problémái az alábbiakból állnak össze:

- kerékpáros infrastruktúra hiánya
- folytonossági hiányok
- meglévő domborzati viszonyoknak
- lakott területen belüli lakóutcák kerékpározhatósága elfogadható szintű, de a gépjárműforgalom figyelmét semmi sem hívja fel a kerékpárosok jelenlétére
- magas forgalomnagyság

3.5. Szervezeti-működési háttér

Jelenleg nincs megyei szinten működő kerékpáros szervezet, egyesület Nógrád megyében, ezt a feladatot kisebb egyesületek látják el, többek között:

- Salgótarjáni Hegyikerékpáros Egyesület

- Ipoly Honismereti, Kulturális, Sport és Túra Egyesület
- Balassagyarmati Kerékpáros Sportegyesület

Ezen kívül a meglévő kerékpártámaszokat, tárolókat az azt kihelyező intézmény kezeli, tartja fent.

4. A fejlesztési lehetőségek felmérése

4.1. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

Bár Nógrád megye domborzata kiváló lehetőségeket biztosít a különböző kerékpározási igények kielégítésére, jelenlegi adottságai erősen korlátozzák a kerékpározhatóságot. Számos külterületi szakaszon folytonossági hiányokat, természetben kialakult akadályokat fedezhetünk fel, melyek miatt a települések egy része csak nagy kerülővel érhető el, ezért sokszor nem is választják a közlekedők a kerékpárt közlekedési eszközükként. Szükséges a megfelelő útvonalak kijelölése, a környezethez leginkább illeszkedő kerékpárforgalmi létesítmény megépítése, a közúttól távolabb kialakított létesítmények (erdőben, mezőgazdasági úton stb.) folyamatos karbantartása a mindennapi közlekedési célú és hivatásforgalmi, valamint szabadidős kerékpáros igények kiszolgálására.

Nógrád megye szerkezetét meghatározzák az É-D irányú nagy forgalmú I. és II. rendű országutak, így a fejlesztéseket is ott kell kezdeni. Mivel meglévő kerékpáros létesítmények a külterület szakaszokon elhanyagolható mennyiségben folytatódnak, így annak a helybiztosításával is tervezni kell. A belterületi szakaszokon a közterület néhány helyen szűk keresztmetszete kötöttség lehet. Külterületi szakaszokon az idegen terület igénybevételek jelenthetnek nehézséget.

Lehetőség lenne biztonságosabbá, rendezettebbé tenni a nagyobb forgalmú, ma szabályozatlan csomópontokat, forgalomcsillapító, sebességkorlátozó eszközöket alkalmazni az intézmények környékén.

A legnagyobb kötöttségek mindenképp a finanszírozási nehézségek, a gazdaságosság, fenntarthatóság, üzemeltetési szempontok. A közép- és hosszú távú fejlesztések előtt további előkészítő vizsgálatok lehetnek indokoltak.

Figyelembe véve a napi közlekedési és turisztikai igényeket, a kerékpározási szokások akkor változtathatók meg, ha a kerékpáros közlekedésben résztvevők biztonsága biztosítva lesz. A balesetek száma csökkenthető lenne a megfelelő, közúttól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmények kiépítésével, a vegyes forgalmú szakaszokon a megfelelő forgalomcsillapító eszközök alkalmazásával.

Szükséges továbbá a meglévő domborzati adottságok és szintkülönbségek ellenére is olyan magassági vonalvezetést kialakítani, amely minden kerékpáros

forgalomban résztvevő számára használható a mindennapi kerékpáros közlekedésre.

A kerékpárral közlekedők részarányának növelése érdekében fejleszteni szükséges a kapcsolatot egyéb közlekedési módokkal, így a vasúti szállíthatósággal, B+R parkolók kialakításával, fedett kerékpáros pihenőhelyekkel, esőbeállókkal, szolgáltatásokkal (közpumpa, szerviz, szállás). Ki kell alakítani egy tájékoztató és útbaigazító rendszert, valamint nagyobb hangsúlyt kell fektetni a reklámtevékenységre.

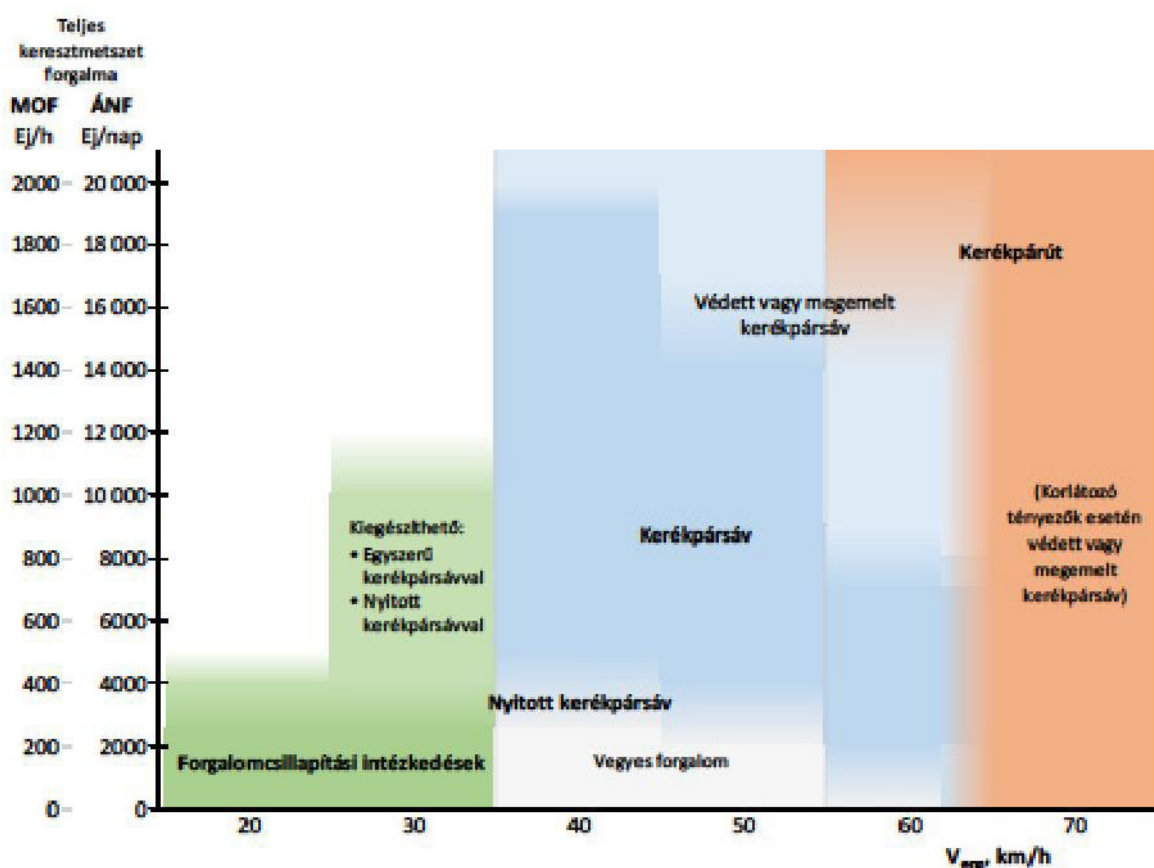
Fontos a szemléletformálás is, mind a közlekedési eszközök használata, mind pedig a szabályok ismerete körében.

4.2. A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kööttségei

4.2.1. Kerékpárforgalmi létesítmények

A kerékpáros hálózat fejlesztésének lehetőségeit, és az arra adott javaslatokat az 5.1. fejezetben mutatjuk be.

Az e-ÚT 03.04.13:2019 „Kerékpározható közutak tervezése” c. Útügyi Műszaki Előírás alapján a 2000 E/nap forgalomnagyság alatti közutak továbbra is kerékpárosbarát szakaszoknak minősülnek, vegyes forgalom továbbra is megengedett, ha a nehézgépjármű forgalom aránya azt megengedi, azonban sebességkorlátozás bevezetése ajánlott.



e-ÚT 03.04.13:2019 „Kerékpározható közutak tervezése” c. Útügyi Műszaki Előírás

3. ábra – Kerékpárosbarát kialakítás minimális kiépítési szintjei a tervezett gépjárműforgalom és a tervezett engedélyezett sebesség függvényében, lakott területen

Mielőtt azonban minden közúton megengedjük a vegyes forgalmat, annak ellenére, hogy az előírások alapján ez lehetséges, meg kell vizsgálni az adott útszakaszok helyszínrajzi és magassági vonalvezetését beláthatóság szempontjából, ugyanis nem minden esetben alkalmas egy-egy közút a forgalombiztonságos kerékpáros közlekedésre, mert a vonalvezetés nem nyújt megfelelő beláthatóságot és a kerékpárosok biztonságát veszélyeztetheti a közúti forgalom.

A 2000-4000 ÁNF közötti értékkel rendelkező közutak átmeneti tartománynak tekinthetők, ahol sebességhatárolással és figyelemfelhívással megengedhető a vegyes forgalom, azonban a Magyar Közút 2000 ÁNF felett nem javasolja a közös forgalmat.

4000 ÁNF érték felett szükséges a gépjárműforgalom és kerékpáros forgalom szétválasztása.

Azokon az önkormányzati utakon, ahol az ÁNF értéke 2000-4000 érték között található, de magas a nehézgépjármű forgalom aránya, ott érdemes az elválasztott kerékpárút kialakításán elgondolkozni.

Turisztikai szakemberek tapasztalatai szerint turisztikai vonzerőt csak azok a kerékpáros útvonalak képesek generálni, melyek közutakon vezetett szakaszai hosszabb táv esetén 500 E/nap alattiak, rövidebb (2-3 km) 500-1000 E/nap közöttiek. 1000 E/nap felett az adott útszakasz kijelölése turisztikai szempontból nem erősíti, hanem gyengíti a térség kerékpáros turizmusát. A fenti számok külterületekre vonatkoznak, belterületeken 2-es szorzóval vehetők figyelembe

4.2.2. *Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése*

A legfontosabb a meglévő létesítmények tekintetében a forgalombiztonságos közlekedés megtartása és szükség esetén helyreállítása, elsősorban a burkolatok javításával, illetve a nem megfelelő állapotú burkolati jelek újrafestésével. A meglévő létesítmények nem megfelelő burkolatválasztása is visszatarthatja a kerékpárosokat az adott szakasz használatától, így érdemes átgondolni egyes szakaszokon a burkolatcserét még akkor is, ha annak állapota megfelelő.

Tapasztalatok szerint az útbaigazító táblázás és figyelemfelkeltő rendszerek állapota és mennyisége nem megfelelő, ezek frissítésével, pótlásával, ill. új eszközök kihelyezésével mind a biztonság, mind pedig a kerékpározási kedv is növelhető. Tovább javítható a helyzet világító burkolatjelek felfestésével, valamint a nagyobb napi és hivatásforgalmi vonalak mentén közvilágítás kialakításával.

Hollókő – Rimóc kerékpárút:

- meglévő, de tönkrement kerékpárút helyén célszerű közös mezőgazdasági-kerékpáros út tervezése (tervezés alatt)

Salgótarján 2302 sz. út (MOL kút körforgalom) – Ipari Park közötti kerékpárút:

- meglévő, keskeny és megrongálódott, növényzettel több helyen benőtt kerékpárút, felújítása, szélesítése

4.2.3. Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

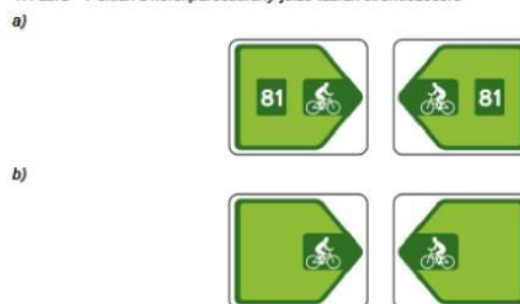
A táblázást az érvényben lévő Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. útügyi műszaki előírás szerint kell elvégezni. A közúton elhelyezett táblázást az út kezelőjével egyeztetni szükséges. Amennyiben egy szakasz kapcsolódik egy másik megye vagy ország kerékpáros létesítményéhez, úgy a táblázást egyeztetni szükséges az adott szakasz kezelőjével is. Egy új nyomvonal kitáblázása esetén a hozzá kapcsolódó, azzal összefüggő szakaszok táblázását is ellenőrizni kell.

Útirányjelző táblarendszer esetén mindkét irányból folyamatosnak kell lennie, egyértelmű irányjelzéssel, letérési lehetőségek jelzésével egyes lát-nivalókhoz, pihenőhelyekhez, szálláshelyekhez, szükség esetén egyéb információkat adó táblák kihelyezésével.

Néhány példa az útirányjelző táblarendszerre az e-ÚT 03.04.13. Kerékpározható közutak tervezése Útügyi műszaki leírás szerint:



47. ábra – Példák a kerékpárosútirány-jelző táblák elrendezésére



48. ábra – Kerékpárosútvonal-megerősítő táblák

4.3. Kerékpáros adatgyűjtés

Rendszeres kerékpáros forgalomszámlálást jelenleg nem végeznek az Önkormányzatok. Az országos közutak keresztmetszetei adatainak felvételében szerepelnek kerékpáros adatok is, ezek azonban csak az országos közutakra érhetőek el, és általában a kerékpáros infrastruktúra hiányában, illetve a kerékpáros közlekedés szezonális jellemzője miatt egyáltalán nem relevánsak.

Amennyiben a valóságnak megfelelő információt szeretnénk kapni, egy központi szerepet betöltő kerékpárút (vagy sáv, illetve nyom) mentén - amint lesz - kell számláló berendezést telepíteni, és ezáltal mérni a keresztmetszeti forgalmat.

Ezek a fajta számlálók az elmúlt időszakban kezdtek el terjedni Budapesten és vidéken egyaránt. Jelenleg Nógrád megyében egy helyen, Salgótarjánban az É-D-i irányú kerékpárúton van telepített számláló berendezés.

5. A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1. A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A vizsgált terület kerékpáros hálózatára érvényes javasolt beavatkozásokat mutatjuk be a következőkben.

A kerékpáros közlekedés forgalombiztonságos kialakítására az alábbi alternatívákat vizsgáltuk meg az állami és önkormányzati utakon:

- kisértalmú közúton kerékpáros nyom kijelölése útbaigazító táblázással
- kisértalmú közúton kerékpársáv vagy nyitott kerékpársáv
- közút melletti kétirányú egyoldali, vagy kétoldali egyirányú kerékpárút
- „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv kialakítása 'K' szegély alkalmazásával
- közös kerékpárút és gyalogút kialakítása

Kerékpárút pályaszerkezet általában:

2,5 cm AC8

3,5 cm AC11

20 cm mechanikai stabilizáció (kapubejáróknál 25cm)

15-20 cm homokos kavics

Kerékpárút pályaszerkezet nagyobb igénybevétel esetén (teherforgalom, kapubejáró, útcsatlakozás):

2,5 cm AC8

3,5 cm AC11

15 cm CKT (kapubejáróknál 20cm)

15-20 cm homokos kavics

Fenti pályaszerkezet két alternatívát tartalmaz, amely összhangban van a tárgyra vonatkozó „Kerékpárutak, gyalogutak és járdák pályaszerkezete” Útügyi Műszaki Előírással (e-ÚT 06.03.11). Tényleges engedélyezési és kiviteli tervezésnél a kerékpárút leendő kezelőjét meg kell újra keresni, és a pályaszerkezetet a kezeléshez használt géppark alapján pontosítani szükséges. A talajjavító réteg vastagságát is méretezni szükséges a talajmechanikai adottságok alapján az érvényben lévő UME

szerint.

Csapadékvíz elvezetéseket a meglévő csapadékvíz elvezető rendszerhez kell illeszteni, hogy gazdaságosan használja ki a meglévő csapadékvíz elvezetés lehetőségét.

A részletes tervezés során a balesetveszélyes csomópontokat forgalombiztonságos átvezetésekké szükséges átalakítani.

Az egyes tervezett elemeket az alábbiakban ismertetjük:

- Nógrád megye kerékpárút hálózatának összekapcsolása az OTrT 1F, valamint az EuoVelo 6 szakasszal a 2 sz. és 22 sz. fkl. út mentén Vác térségében
- Zagyvamenti kerékpárút folytatása Heves megye felé az OTrT 31. szakasza szerint (2C és 10A), összeköttetés Hatvan városával
- Zagyvamenti kerékpárút folytatásaként több irányban kapcsolat létesítése Heves megye felé Gyöngyös irányába, Eger irányába
- É-D-i irányú kerékpárútról kapcsolat létesítése Cered irányában, ahonnan az OTrT 2A szakasza folytatódik Borsod felé
- Balassagyarmaton kivitelezés alatt álló kerékpárútról kapcsolat létesítése Szlovákia felé
- Palócok völgye kerékpárút vonal kiépítése Szécsény-Hollókő-Nagybárcány útvonalon, majd összekapcsolása a Zagyvamenti kerékpárúttal Bátontere nye térségében

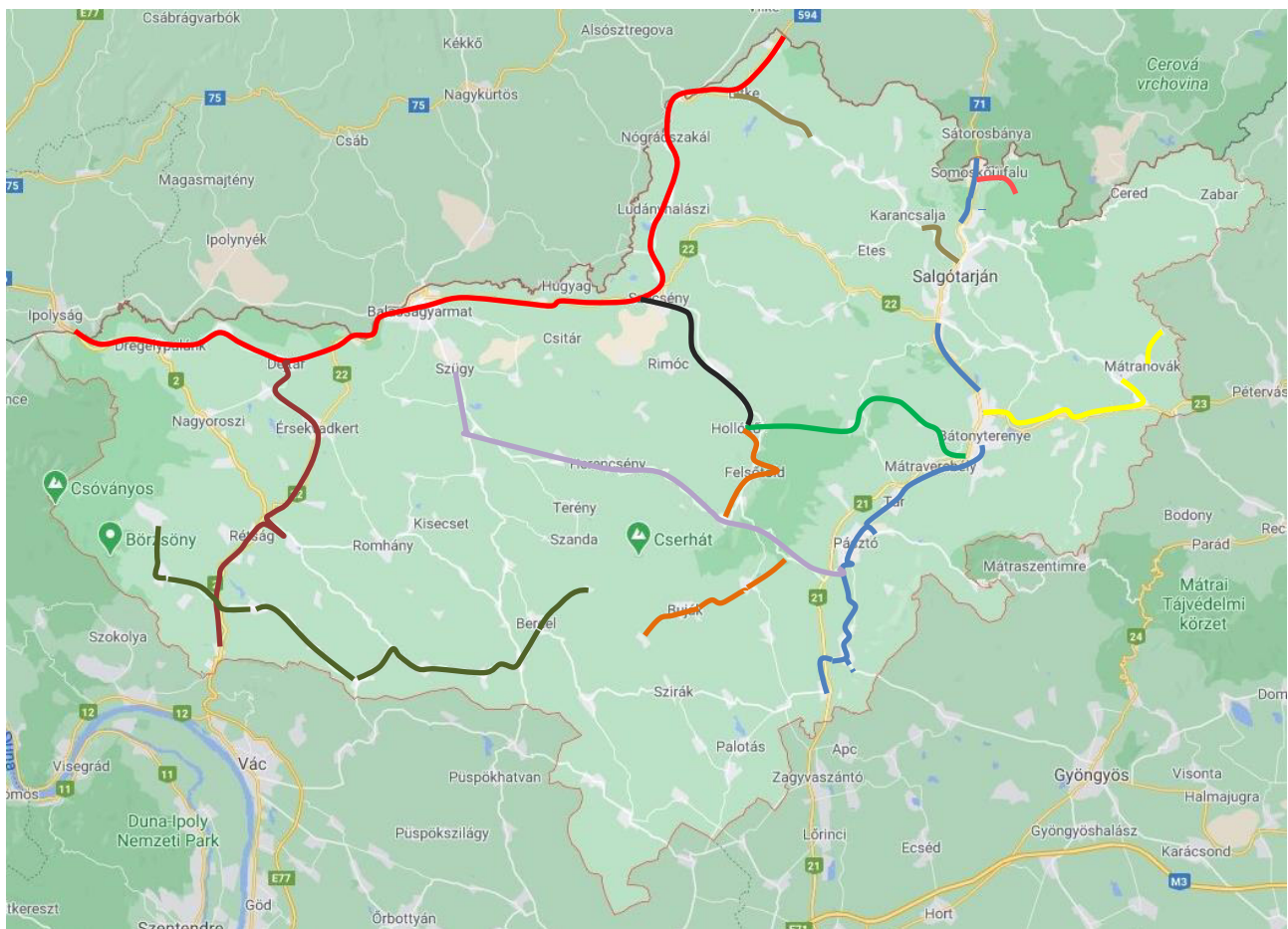
	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz hossza (km)
1.	Zagyvavölgyi kerékpárút	Elsődleges funkciót tekintve kettős, mind turisztikai mind pedig hivatásforgalmi. Közlekedési kapcsolat EV11 (Hatvan - Szolnok)	
1.1.	Salgótarján – Országhatár	Tervezés alatt. OTfT 2D szakasz, Salgótarján É-D-i irányú kerékpárút folytatásaként kerékpáros kapcsolat kiépítése Szlovákia felé	4,5 km
1.2.	Salgótarján É-D irányú kerékpárút IV. üteme	A III. ütem folytatásaként önállóan kiépített kerékpárút épül a 211. sz. és 21 sz. fkl. út mellett a Tarján vendéglő közelében lévő parktól a Beszterce városrészen található tóig, ill. Gyermektáborig. Építési engedéllyel rendelkezik.	1,7 km
1.3.	Zagyvavölgyi kerékpárút I. ütem	Bátonyterenye-Kisterenye összekötése Pásztó városával, külterületi szakaszokon önálló kerékpárúttal vagy mezőgazdasági úttal, belterületi szakaszokon pedig kerékpáros nyom kijelölésével és jelzőtáblázással. Közbeszerzésen nyertest hirdettek, rövidesen kezdődik a kivitelezés.	13,7 km
1.4.	Zagyvavölgyi kerékpárút II. ütem	Pásztó – Szurdokpüspöki közötti szakasz külterületi szakaszokon önálló kerékpárúttal vagy mezőgazdasági úttal, belterületi szakaszokon pedig kerékpáros nyom kijelölésével és jelzőtáblázással. Közbeszerzés alatt. A Fenyves fogadótól a Kőszvény kútig lehetséges egy kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	10,6 km

1.5.	Zagyvavölgyi kerékpárút III. ütem	Szurdokpüspöki – Apc közötti szakasz. Apcig elkészült egy szakasz a Zagyva töltésén. Szurdokpüspöki és Jobbágyi megyehatár közötti szakasz tervezés alatt áll.	3,5 km
1.6.	Kisterenye – 2302 sz. út	Tervezés alatt	8,4 km
2.	Nagybátony - Szentkút - Márkháza – Kisbárkány - Zsunypusztá - Hollókő szakasz	Elsődleges funkciót tekintve turisztikai. Lehetőséges közlekedési kapcsolat EV6, Ipolymenti kerékpárút, Börzsöny kerékpárutak	
2.1.	Nagybátony Zagyvavölgyi kerékpárút – Szentkút	Tervezés alatt lévő szakasz a tervezett Zagyvavölgyi kerékpárútról lecsatlakozva kerékpáros nyom kijelöléssel meglévő vagy tervezett útburkolaton a már meglévő szentkúti bekötőúton megvalósult kerékpáros nyom kijelölésig	2,15 km
2.2.	Szentkút - Márkháza	Tervezés alatt lévő szakasz Szentkút burkolt út vége és Márkháza 21137 sz. út között önkormányzati és erdészeti területen, önálló kerékpárút építéssel vagy erdészeti és mezőgazdasági úton kerékpáros nyomkijelöléssel, valamint jelzőtáblázással	3,9 km
2.3.	Márkháza – Kisbárkány	Meglévő kisérgalmú úton kerékpáros nyom kijelölése jelzőtáblázással. Jelenleg nincs információ a tervezésről.	4,1 km
2.4.	Kisbárkány Bedepusztá – Hollókő	Tervezés alatt lévő szakasz, önálló kerékpárút építéssel és erdészeti úton kerékpáros nyomkijelöléssel, valamint jelzőtáblázással. Kapcsolat alakítható ki a Hollókő-Rimóc-Szécsény kerékpárúttal. Ennek a kapcsolatnak a kialakításáról jelenleg nincs információ	6,1 km

3.	Ipolymenti kerékpárút Hont (Parassapuszta) – Ipolyvece – Dejtár - 22 sz. út – Balassagyarmat - Szécsény - Ipolytarnóc	Elsődleges funkciót tekintve kettős, mind turisztikai mind pedig hivatásforgalmi. Közlekedési kapcsolat Ipolymenti kerékpárút Pest megyei szakasza, EV6. Egy része már megépült, illetve építés alatt van. Hont és Balassagyarmat között kapcsolódik Ipolyvecétől Szlovákia felé Ipolybaloghoz. OTTrT 2B szakasz, Litke, Ipolytarnóc kerékpárút megépítésével kerékpáros kapcsolat kiépítése Szlovákia felé.	
3.1.	Ipolyvece és Ipolybalog között új híd-építéssel kapcsolat kialakítás	Tervezésről nincs információ.	
3.2.	Szécsény – Balassagyarmat közötti kerékpárút	Szécsény – Órhalom közötti szakasz tervezés alatt.	12km
3.3.	Szécsény, Robinson szigetekhez vezető kerékpáros létesítmény	Nincs tervezés alatt. A Szécsényben már megépült kerékpárút külterületi szakaszáról leágazva kerékpáros nyomkijelölés a meglévő Robinson szigetekhez vezető burkolt úton	1,4 km
3.4.	Szécsény – Ipolytarnóc között a 2205 sz. úton kerékpáros nyom kijelöléssel	Nincs tervezés alatt. Kapcsolat alakítható ki a Dobroda völgyi kerékpárúttal	25,1 km
3.5.	Dejtár – Balassagyarmat kerékpárút	Előkészítés alatt Dejtár központjáig	10 km
4.	Dobroda völgyi kerékpárút Litke Salgótarján között	Elsődleges funkciót tekintve kettős, mind turisztikai mind pedig hivatásforgalmi. Közlekedési kapcsolat a Zagyvavölgyi kerékpárúttal. Karancskeszi Marakodi puszta és Karancsalja közötti szakasza jelenleg van kivitelezés alatt.	
4.1.	Litke – Karancskeszi Marakodi puszta	Nincs tervezés alatt. Kapcsolódik az építés alatt lévő Karancsvölgyi kerékpárúthoz	6,2 km

4.2.	Salgótarján – Karancsalja közötti kerékpárút a 2206 sz. út környezetében	Tervezés alatt	5 km
5.	Somoskőújfalu – Eresztvény	Tervezés alatt	5 km
6.	Belső Cserhát I. (Balassagyarmat – Szügy – Mohora – Herencsény – Alsótold – Pásztó)	Elsődleges funkciót tekintve turisztikai. Szügy közigazgatási határán belül egy része megépült, Balassagyarmat-Szügy közigazgatási határig tartó szakasz pedig kivitelenítés alatt áll. Kapcsolat alakítható ki a Zagyvavölgyi kerékpárúthoz, tervezett Buják-Ecseg kerékpárúthoz és tervezett Hont-Ipolytarnóc kerékpárúthoz	
6.1	Szügy Gazdaság út - Szügy Hársfasor út között	Engedélyezési terv elkészült	1,5 km
6.2	Szügy belterületől Zagyvavölgyi kerékpárútig (Pásztóig)	Nincs információ a tervezésről.	33,5 km
7.	Belső Cserhát II. (Bér-Buják-Ecseg)	Elsődleges funkciót tekintve turisztikai. Kapcsolat alakítható ki a Zagyvavölgyi kerékpárúthoz, és Belső Cserhát I. kerékpárúthoz	
7.1	Bér-Buják kerékpárút	Nincs tervezés alatt.	4 km
7.2.	Buják - Ecseg kerékpárút	Tervezés alatt lévő szakasz. Kerékpáros útvonal kijelölése mezőgazdasági úton jelzőtáblázással Buják, Ságvári E. u. meglévő burkolt út szélétől Ecseg, Petőfi út meglévő burkolatszéléig	4,1 km
7.3.	Ecseg – 2122 sz. út	Nincs tervezés alatt. Ideális elképzelés a kerékpáros nyom kijelölése útbaigazító táblázással a 2126 sz. kisforgalmú úton	3,6 km
7.4.	Alsótold – Garáb – Hollókő kerékpárút	Nincs tervezés alatt	8,1 km

8.	Szendehely - 2201 sz. út - 22 sz. fkl. út csomópont (Dejtári csomópont)	Szendehely és Rétság belterületén egyes szakaszok megépültek, valamint Érsekvadkert belterületén megépült a kerékpárút. Nógrád megye kerékpárút hálózatának összekapcsolása az OTrT 1F, valamint az EuoVelo 6 szakasszal a 2 sz. és 22 sz. fkl. út mentén Vác térségében	
8.1.	Szendehely – Rétság kerékpárút		11,7 km
8.2.	Rétság – Bánk – Érsekvadkert kerékpárút		10 km
8.3.	Érsekvadkert – 2201 sz. út csomópont közötti kerékpárút		2,8 km
9.	Szécsény – Rimóc – Hollókő kerékpárút	Elsődleges funkciót tekintve turisztikai. Közlekedési kapcsolat a Ipolymenti kerékpárúttal.	
9.1.	Szécsény - Rimóc kerékpárút	Tervezés alatt	5 km
9.2.	Rimóc - Hollókő kerékpárút felújítás	Tervezés alatt	7 km
10.	Zagyvavölgyi kerékpárút – Mátravák	Elsődleges funkciót tekintve hivatásforgalmi, de Mátracserpuszta turisztikai látványosságként is elérhető. Közlekedési kapcsolat a Zagyvavölgyi kerékpárúttal. Jelenleg nincs tervezés alatt. Alternatív nyomvonal lehet a Mátravák vasúti szárnyvonal felhagyott töltésén elhelyezett kerékpárút.	22,4
11.	Diósjenő – Nógrád – Nőtincs – Ősagárd – Keszeg – Nézsa – Galgaguta – Bercel [Ordaspuszta] – Bér kerékpárút	Galgaguta – Bercel közötti szakasz engedélyezési tervvel rendelkezik, egyéb szakaszok tervezéséről nincs információ.	



Tervezett fejlesztéssel érintett szakaszok

Távlati regionális, országos és nemzetközi fejlesztési lehetőségek:

- Zagyvamenti kerékpárút folytatása Heves megye felé az OTTrT 31. szakasza szerint (2C és 10A), összeköttetés Hatvan városával
- Zagyvamenti kerékpárút folytatásaként több irányban kapcsolat létesítése Heves megye felé Gyöngyös irányába, Eger irányába
- É-D-i irányú kerékpárútról kapcsolat létesítése Cered irányában, ahonnan az OTTrT 2A szakasza folytatódik Borsod felé
- Balassagyarmaton kivitelezés alatt álló kerékpárútról kapcsolat létesítése Szlovákia felé
- Palócok völgye kerékpárút vonal kiépítése Szécsény-Hollókő-Nagybárhány útvonalon, majd összekapcsolása a Zagyvamenti kerékpárúttal Bátonyterenyé térségében

Előkészítés alatt lévő fejlesztési lehetőségek

- Királyrét (megyehatár) - Diósjenő, hadiút
- Buják, Honvédségi üdülő
- Diósjenő - Pénzásás
- Tar (Attila út) Tuzson arborétum – Fenyvespuszta
- Diósjenő-Romhány 76. számú vasúti forgalomból kizárt 17 km-es pálya felszámolása és annak az aljzatán kerékpárút építése

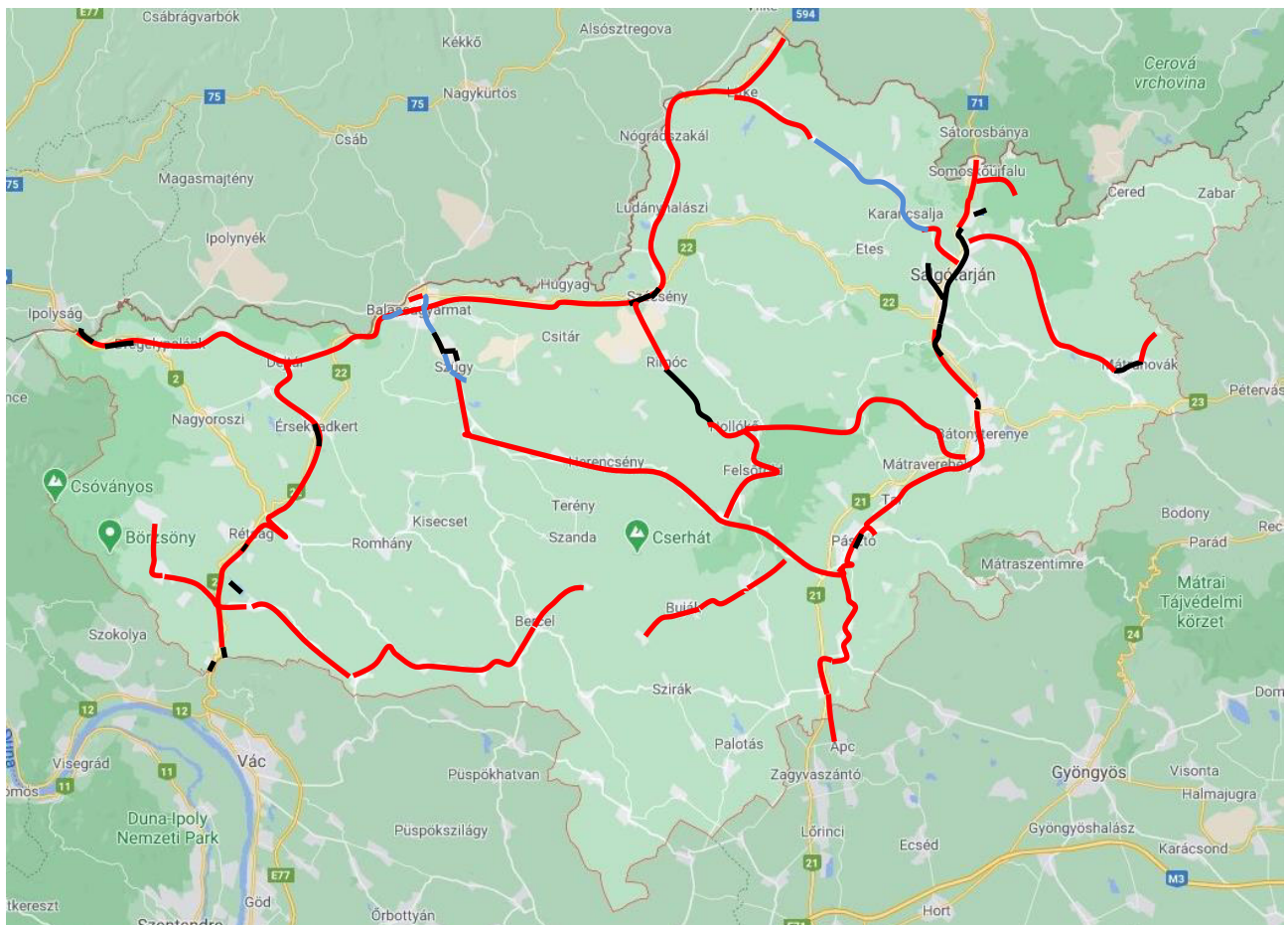
A javasolt intézkedések rangsorolása (fejlesztések prioritizálásával), ütemezése (rövid-, közép-, hosszútávon megvalósítandó fejlesztések), az egyes ütemek bemutatása

Fejlesztés			
Sorsz.	Rövid név		Időtáv
	A kerékpártárolás és szervizelés helyzetének javítása	A kerékpártárolók számának növelése, meglévő kerékpártárolók korszerűsítése, kapacitásuk növelése, szervizhálózat kiépítése	folyamatos
1.	(1.) Zagyvavölgyi kerékpárút		rövidtáv
2.	(2.) Nagybátony - Szentkút - Márkháza –Kisbárcány - Zsunypuszta - Hollókő szakasz	(2.1) Nagybátony Zagyvavölgyi kerékpárút – Szentkút, (2.2.) Szentkút – Márkháza, (2.4.) Kisbárcány Bedepuszta – Hollókő	rövidtáv
3.	(4.) Dobroda völgyi kerékpárút Litke Salgótarján között	(4.2.) Salgótarján – Karancsalja közötti kerékpárút a 2206 sz. út környezetében	rövidtáv
4.	(6.) Belső Cserhát I. (Balassagyarmat – Szügy – Mohora – Herencsény – Alsótold – Pásztó)	(6.1.) Szügy Gazdaság út - Szügy Hársfasor út között	rövidtáv
5.	(7.) Belső Cserhát II. (Bér-Buják-Ecseg)	(7.2) Buják - Ecseg kerékpárút	rövidtáv
6.	(9.) Szécsény – Rimóc – Hollókő kerékpárút		rövidtáv

7.	(3.) Ipolymenti kerékpárút Hont (Parassapuszta) – Ipolyvece – Dejtár - 22 sz. út – Balassagyarmat - Szécsény - Ipolytarnóc		középtáv
8.	(2.) Nagybátony - Szentkút - Márkháza –Kisbárkány - Zsunypuszta - Hollókő szakasz kerékpárút	(2.3.) Márkháza – Kisbárkány	középtáv
9.	(4.) Dobroda völgyi kerékpárút Litke Salgótarján között	(4.1) Litke – Karancskeszi Marakodi puszta	középtáv
10.	(5.) Somoskőújfalu – Eresztvény		középtáv
11.	Belső Cserhát II. (Bér-Buják- Ecseg)	(7.1.) Bér-Buják kerékpárút, (7.3.) Ecseg – 2122 sz. út , (7.4.) Alsótold – Garáb – Hollókő kerékpárút	középtáv
12.	(6.) Belső Cserhát I. (Balassagyarmat – Szügy – Mohora – Herencsény – Alsótold – Pásztó)	(6.2.) Szügy belterületől Zagyvavölgyi kerékpárútig (Pásztóig)	hosszútáv
13.	(8.) Szendehely - 2201 sz. út - 22 sz. fkl. út csomópont (Dejtári csomópont)		hosszútáv
14.	(10.) Zagyvavölgyi kerékpárút – Mátranovák		hosszútáv

Az egyes szakaszok javasolt ütemezése

Nógrád Megye meglévő és tervezett kerékpáros létesítményeinek hálózata:



JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő kerékpáros létesítmények
- Megvalósulás alatt lévő kerékpáros létesítmények
- Tervezett kerékpáros létesítmények

Forgalmi rend felülvizsgálatot (FRF) és közúti biztonsági felülvizsgálatot (KBF), illetve a sebességkorlátozás bevezetés lehetőségének vizsgálatát javasoljuk.

Valamennyi külterületi szakaszon, ahol az $\text{ÁNF} > 2000$, ott az egyoldali kétirányú kerékpárút, vagy az irányhelyes kerékpárút kialakítása javasolt. A végső döntést a geodézia, a tulajdonviszonyok és egyéb körülmények mérlegelése alapján kell meghozni.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a kerékpáros nyomkijelölések megvalósításakor a felfestéseket csak megfelelő állapotba hozott burkolaton helyezték el, és megfelelő táblázási rendszert is helyezzenek ki ahhoz kapcsolódóan. Ezeket nem tartjuk egymástól elválaszthatónak.

Közúti biztonsági audit (KBA) készítése ajánlott a későbbi fejlesztések esetében is.

5.2. A megyei kerékpáros infrastruktúra kapcsolódó szolgáltatásinak fejlesztései

A kapcsolódó szolgáltatások legalább annyira fontosak fejlesztés szempontjából, mint a kerékpárforgalmi létesítmények.

A hálózat kialakításával egyidőben az alábbi kapcsolódó szolgáltatásokat szükséges fejleszteni annak érdekében, hogy a kerékpáros forgalom részaránya valóban növekedjen mindannapi szinten és turisztikai kerékpározásban egyaránt:

- közösségi közlekedési eszközök kerékpárszállítás
- B+R parkolók, akár őrzött vagy biztonsági kamerás kialakítással is
- kerékpárszervizek, önkiszolgáló szervizpontok, kerékpárkölcsönzők
- kerékpárosbarát szállások, vendéglátó egységek
- fedett, kiépített kerékpárosbarát pihenőhelyek, esőbeállók
- zárható kerékpártárolók
- kerékpártámaszok
- mivel egyre inkább elterjedőben van az elektromos autók mellett az elektromos kerékpárhasználat, ennek a feltételeit is meg kell teremteni, pl. töltőállomások telepítésével
- szervezett kerékpáros programok, túrák
- információs rendszer

5.3. „Közbringa” rendszer

Nógrád megyében jelenleg nem indokolt önálló közbringa rendszer létesítése, azonban amikor a fejlesztések következtében kialakul egy jelentősebb, látnivalókkal rendelkező szakasz, akkor egy térségi kerékpár és eBike kölcsönző hálózat indítása indokolt (erre a 2021. május 15-i Közlekedési Kultúra Napja alkalmából Balassagyarmaton rendezett ünnepség alkalmával a PALÓC ÚT EGYESÜLET programjában kis is tért). A kerékpárút hálózat és a kerékpáros forgalom részarányának növekedésével azonban, középtávon vagy hosszútávon megfontolandó a közbringa rendszer létesítésének alapos vizsgálata is.

5.4. Szervezeti-működési háttér

Az üzemeltető kerékpárutakkal kapcsolatos kötelező tevékenységein (karbantartás, fenntartás) túl a kerékpározás népszerűsítésének a híve, a szervezeti-működési háttérrel a jelenlegi intézményi hálózat biztosítja a megvalósítást követően.

Az érvényes 1674/2016. (XI.29.) Kormányhatározat (a kerékpárforgalmi létesítmények működtetéséhez kapcsolódó feladatokról) szerint az országos és regionális törzshálózat, illetve a főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli kerékpárforgalmi létesítmények a Magyar Közút Nzrt. kezelésébe tartoznak.

5.5. Kerékpáros adatgyűjtés

A 4.3 fejezetben kifejtettük, hogy a kerékpáros forgalomszámlálás jelenleg még nem terjedt el a kívánt mértékben. A jövőre nézve ugyanakkor javasoljuk, hogy a kialakított kerékpáros létesítményekre kerüljön kihelyezésre egy vagy két állandó mérőállomás. Emellett hasznos lehet kb. 2-3 évente egy 5-6 ponton végzett, személyesen elvégzett kerékpáros forgalomszámlálás elvégzése.

Továbbá megfontolandó néhány adatnak (pld. kerékpáros baleseti adatok) gyűjtése és szakmai elemzése olyan szempontból is, hogy a kerékpáros hálózaton esetleges forgalombiztonsági beavatkozások mikor válnak szükségessé.

5.6. Kísérő intézkedések

Indokoltak a különböző kerékpározással kapcsolatos oktatási és szemléletformálási intézkedések.

Ezek lehetnek az alábbiak:

Megépült kerékpárút szakaszok forgalombiztonságos használatának bemutatása főként iskolások, óvodások (de egyéb civil szervezetek, pld. nyugdíjas klub) számára rendőrség, közterület felügyelet vagy kerékpáros szervezetek bevonásával. Ezek a bemutatók nem csak a kerékpárosok, hanem a gyalogosok számára is hasznos lesz forgalombiztonsági szempontból. A bemutatókon kívül szórólapok, újságok, helyi tv, helyi rádió felületei is felhasználhatók, továbbá egyéb rendezvényeken - Közlekedésbiztonsági Nap, Bringa Suli program, gyereknapi ügyességi verseny lehetőségeit is ki kell használni.

Javasoljuk, a BringaAkadémia nevű és ehhez hasonló kezdeményezések nép-

szerűsítését, ez főleg a gyerekek kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismereteit bővíti, a helyes kerékpáros közlekedésre oktatja őket játékos formában.

5.7.Fejlesztési források

Nógrád Megye Önkormányzata uniós és hazai forrásokból kívánja a fejlesztéseket megvalósítani.

A kerékpáros hálózat fejlesztésére fordítható, jelenleg leggyakoribb forrás a TOP – Terület- és Településfejlesztési Operatív Program pályázati kiírásai.

Ugyanakkor javasoljuk, hogy egyes, kisebb beruházási igényű beavatkozásokhoz a Megyei, illetve a helyi Önkormányzatok különítsenek el évről-évre egy bizonyos keretet, ami az egyes fejlesztésekhez szükséges kiegészítő intézkedéseket finanszírozhatják.

6. Fenntartás és rendszeres felülvizsgálat

A kiépülő kerékpáros forgalmi létesítmények rendszeres karbantartása, felülvizsgálata során kiemelten kezelendő tényezők:

- A kerékpárút burkolat szélességében nem lehet növényborítottság.
- A teljes padkaszélességen (min. 50-50 cm) a növénytakarás nem haladhatja meg a 10 cm-t.
- Az oldalnövényzet a minimális oldalakadály távolságon belülre (min. 50 cm) ne lógjon be. Ebbe a tartományba nem nyúlhat bele semmilyen akadály (pl.: hirdetőtábla, korlát, stb.).
- A növényzet a burkolat szintjétől 2.50 m alá nem érhet (belógna az úrszelvénybe).
- Vannak-e olyan mértékű burkolathibák, amelyek veszélyeztetik a biztonságos közlekedést (ebbe beletartozik a burkolatot teljes mélységét érintő hajszálrepedés is, nyomvályú, süllyedés, mélyebb kátyú).
- Vannak-e egyedi, balesetveszélyt hordozó problémák (pl.: billegő csatorna-fedlap).
- Tapasztalnak-e a kerékpárforgalmi létesítménye nyomvonalában jelentős gépkocsi-parkolást, tárolt építő- és egyéb anyagokat.
- Burkolatra festett forgalomtechnikai jelzések (piktogram, stb.) jól látható módon megtalálhatók-e?
- Hiánytalanul megtalálhatóak-e a kerékpárforgalmi létesítményekhez kapcsolódó táblák?
- A kerékpárúthoz kapcsolódó tulajdoni szélességben előforduló parlagfű. (Kétoldali padka + esetleges vízelvezető árok, rézsű).
- Vízelvezetési problémák, kerékpárforgalmi létesítményeken megálló vízfoltok megjelenése.

Ha a fenti tényezők közül akár csak egy is tartósan, vagy visszatérően megjelenik, ott az üzemeltető részéről meg kell tenni a megfelelő ellenintézkedést.

A jövőbeli fejlesztések megalapozására évente javasoljuk az üzemeltetőnek a kerékpáros hálózat saját hatáskörön belüli felülvizsgálatát. A felülvizsgálatnak mindig az

alábbi intézkedési sor mentén javasolt megtörténnie:

1. Forgalomcsillapítás: Hol van lehetősége forgalomcsillapítási intézkedéssel javítani a kialakult helyzeten?
2. Sebességcsökkentés: Hol elég a sebességcsökkentés bevezetése?
3. Forgalomszervezés, konfliktus mérséklés;
4. Útpálya felosztása, nyomvonal kijelölés: Hol érdemes kiemelni a kerékpárosokat a forgalomból?
5. Önálló kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút kialakítása: Melyek azok a kritikus szakaszok bel- és külterületen, ahol a fenti 4 intézkedés már nem elég?
6. Létesítménytípusok kijelölése (nyomtól az önálló útig).

A létesítménytípusok kialakítása minden esetben külön tervezést igénylő, szakértői feladat, tájékoztatásul azonban az M-1 és M-2 sz. mellékletben közlünk néhány alkalmazható kialakítást.

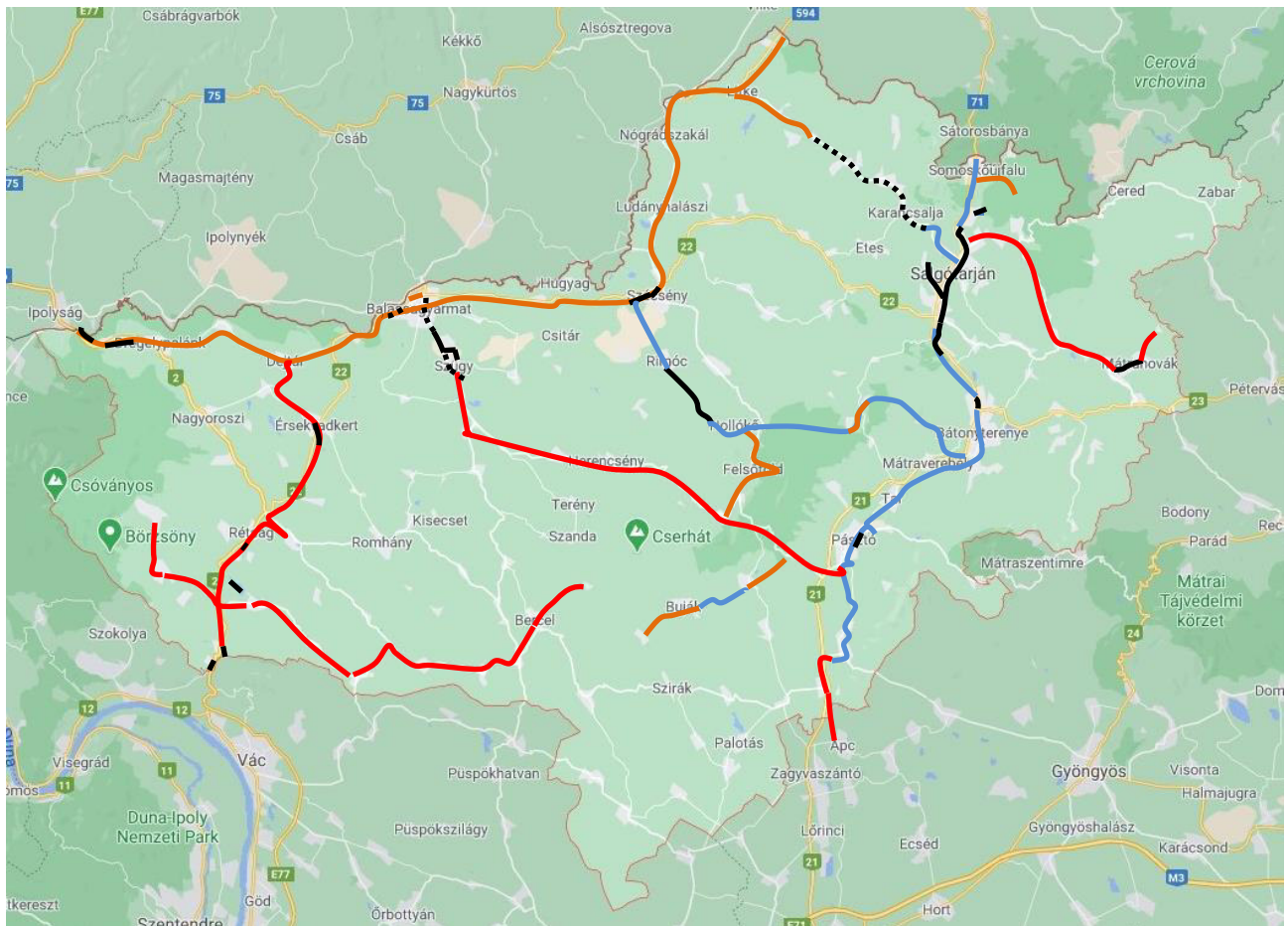
7. Függetlenség

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium és a Magyar Kerékpárosklub a 2021. október 29-én megtartott online tervzsűri alapján kiállított nyilatkozatában szereplő javaslatokat és észrevételeket az alábbiak szerint kezeltük:

- A fejlesztési elképzeléseket ütemezés szerint megkülönböztetve, a meglévő há-
lózati elemekkel együtt térképes formában is kérjük bemutatni.

Az. 5.1. pont pontban (91. oldal) szereplő térkép az alábbiak szerint módosul

Nógrád Megye meglévő és tervezett kerékpáros létesítményeinek hálózata:



JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő kerékpáros létesítmények
 Megvalósulás alatt lévő kerékpáros létesítmények

Tervezett kerékpáros létesítmények

- Rövidtáv
- Középtáv
- Hosszútáv

- Kérjük a KHT-ban az országos koncepció terveket, stratégiákat is megemlíteni.

A hálózati tervben részletezett stratégiákon kívül az kerékpározással összefüggő koncepció tervek és stratégiák érhetőek el, melyeket megvizsgáltunk és egy részét a főhálózati terv készítése folyamán beépítettünk:

- Nógrád Megyei Klímastratégia
(<https://www.nograd.hu/files/palyazat/Klima-Strategia.pdf>)
- MTÜ – Turizmus 2.0
(https://mtu.gov.hu/documents/prod/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf)
- Országos Kerékpáros Körtúra
(<https://www.kektura.click.hu/okkt/fooldal.htm>)
- Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia 2030
(<https://mtu.gov.hu/cikkek/strategia>)
- Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 (<https://aofk.hu/nemzeti-kerekparos-strategia-2030/>)
- Térségi Aktív Turisztikai Stratégiák: Börzsöny, Mátra
(<https://aofk.hu/category/tersegi-tervezes-matra-borzsony-es-del-zala-aktiv-turisztikai-strategiak/>)

- Javasoljuk megemlíteni az Eurostat által készített statisztikát, melyben Magyarország a 3. helyen végzett a legnagyobb arányú kerékpár használatban.

A „3.3.6. Kerékpáros közlekedés jellemzői” fejezet az alábbi statisztikával egészül ki.

„Egy vonatkozó Eurobarometer közvélemény-kutatás adatai szerint rendszeres kerékpárhasználat tekintetében Magyarország a 3. helyen áll Európában. A megkérdezettek 22 százaléka válaszolta, hogy a kerékpár a leggyakrabban használt közlekedési eszköze, csupán Hollandia (36%) és Dánia (23%) előzött meg minket. (A kérdőívben feltett pontos kérdés ez volt: „Egy átlagos napon milyen közlekedési eszközt használ a leggyakrabban?”)”



Megjegyzés az adatokhoz: bár a vonatkozó statisztika 2014-es, de azóta nem készült ehhez hasonló, átfogó elemzés a kérdésben, a **terület szakértői** is a mai napig ezt az adatsort használják. A kép nagy valószínűséggel hasonló lenne napjainkban is (az **ezt megelőző hasonló kutatások** során is mindig dobogós volt Magyarország).

(forrás: https://europapont.blog.hu/2020/12/28/kerekparhasznalat_az_euban)

- A kerékpárosokat érintő balesetek elemzését követően kérjük tegyenek javaslatot a gócpontok megszüntetését célzó intézkedésekre, a baleseti elemzés legyen összefüggésben a fejlesztési elképzelésekkel.

A „3.4. A beavatkozási területek kerékpározhatósága” fejezetet kiegészítjük egy „Baleseti elemzés” résszel a fejezet legvégén, az alábbiak szerint:

Baleseti elemzés:

Legtöbb baleset Balassagyarmat és környékén jellemző, ezt követi Szécsény, majd Salgótarján, mely összefügghet a domborzati, beépítettségi adottságokkal bár statisztikai adat erről nem áll rendelkezésre. Balassagyarmaton és Szécsényben jellemzőbb a magasabb kerékpáros arány.

Legtöbb baleset a lakott területen belül történt, főként azokban a településekben, amelynek a domborzati és beépítettségi adottságai alkalmasabbak a kerékpározásra.

Balassagyarmaton, Szécsényben, Salgótarjánban, Érsekvadkerten és Pásztón már vagy hálózati terv vagy részlettervek elkészültek, vagy folyamatban van, illetve már néhány éve meglévő létesítmények vannak, melyek hatása a statisztikában nem feltétlenül jelentkezik.

A balesetek szelvényezés szerinti előfordulását megvizsgálva gócpont nem található. Nem is gócpontokat kell keresni, hanem a komplett hálózat forgalombiztonságos kialakítására kell törekedni

- Kérjük megnevezni a megújult útbaigazító táblarendszert, melynek elemei és használatára vonatkozó instrukciók a Bejárható Magyarország Arculat Alapvetés című kézikönyvben érhetők el.

A „4.2.3. Kerékpáros útirányjelző táblarendszer” fejezethez kiegészítésként hozzátesszük, hogy az útbaigazító táblázást a „Bejárható Magyarország Arculat Alapvetés” című könyv szerint kell elvégezni.

- A forgalomszámlálás eredményeit bemutató fejezetet egy kerékpározásra fókuszált elemzéssel érjük kiegészíteni.

A „3.3.6. Kerékpáros közlekedés jellemzői” fejezetben található „Kerékpározás forgalom nagysága, aránya” táblázatban a 4% feletti aránnyal rendelkező közutakat a táblázatban kiemeltük és megállapítható, hogy a kisforgalmú utakon (2000E/nap alatt), ahol a domborzati adottságok is megfelelőek, kis hosszesésű szakaszok jellemzik, magasabb a kerékpárral közlekedők aránya.

Mivel jellemzően 2000E/nap közötti a közúti forgalom, külön kerékpárút építés nem indokolt, de forgalomtechnikai beavatkozások (burkolat minőség javítás, kátyúzás, növényzet rendezése és látómező felülvizsgálata) szükséges.

- A megye domborzati adottságainak ismeretében, javasoljuk nagyobb hangsúlyt fektetni a pedelec használatban rejlő lehetőségekre. (kölcsonzési lehetőség, pedelec-el könnyen bejárható célpontok)

A megye domborzati adottságai olyanok, hogy a pedelec ill. e-bike használatát

sok esetben indokoltá teszik, főleg a hobbi szinten, nem hegyi kerékpározást kedvelők körében. Ezért a pedelec-kel és e-bike-kal kapcsolatos fejlesztések kívánatosak, főleg a kölcsönzési lehetőségek kialakításával.

A domborzati adottságokat figyelembe véve megfontolandó elsők között a Börzsöny és a Medves vidékre koncentrálni, ahol egyéb turisztikai és idegenforgalmi látványosságok is adóttak és jól megközelíthetők kerékpárral

- **Kérjük megemlíteni a kerékpárosbarát szolgáltató hálózatot.**

A Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség (MAKETUSZ) létrehozta és működteti az Országos Kerékpárosbarát Szolgáltató Hálózatot, melynek célja, hogy létrejöjjön egy országos lefedettségű hálózat, amelynek tagjai kielégítik a kerékpáros túrázók igényeit, azonosan magas minőségű szolgáltatást nyújtanak és ezáltal több vendéget, magasabb bevételt realizálhatnak. Ez kerékpárhasználóknak is jó, mert az ország területén azonos, magas színvonalú szolgáltatást kapnak a hálózat tagjaitól.

- **A Magyar Kerékpárosklub észrevételéhez csatlakozva kérjük javaslatot adni a települések átkelési szakaszain kialakítandó kerékpáros infrastruktúrákra, melyben kérjük hangsúlyozni, az irányhelyesség fontosságát.**

Forgalombiztonság szempontjából az irányhelyességre kell törekedni a kerékpáros létesítmények tervezése folyamán, ahol a keresztmetszeti és beépítési adottságok ezt lehetővé teszik.

Az egyes települések átkelési szakaszain kialakítandó infrastruktúrákra a már elkészült és a későbbiekben készülő települési kerékpáros hálózati tervek adnak javaslatot.

- **Az M-2 mellékletben a korszerűtlen kerékpártámaszokat tartalmazó képeket kérjük kivenni, az anyagból, helyette példaként kérjük feltüntetni az UME-ban szereplő „U” illetve „P” alakú kerékpártámaszokat.**

Az M-2 mellékletben a módosítást elvégeztük.

- A behajtásgátló elemeket bemutató fejezetet kérjük a Magyar Kerékpárosklub vonatkozó dokumentuma alapján javítani, illetve kérjük a trapéz sorompó típust is megjeleníteni

Az M-2 mellékletben a módosítást elvégeztük.

- Kérjük bemutatni a KHT-ban a térség volánbusz ellátottságát, illetve a volánbusz szállítási stratégiáját is.

A Volánbusz járatok minden lakott települést elérnek a megyében, azonban a nagyvárosok közötti közlekedés is sokszor csak átszállással megoldott, rövid átszállási időkkal, ami még a kerékpár átrakodása nélkül is megnehezíti a kiszámítható közlekedést.

A www.volantourist.hu honlap szerint Nógrád megyébe nincs kerékpárszállítás a Volánbusz járatain, Nógrád megye környezetében Heves megyébe, a Galyatetőre, Mátrába, Bükkszékre vannak ilyen járatok. Javasoljuk megvizsgálni és a későbbiekben a Volánbusz stratégiájába beépíteni Nógrád megye kiemelt turisztikai látnivalóihoz is (pl.: Hollókő, Medves fennsík, Szentkút, Ipolytarnóc, Börzsöny vidéke) járatokat közlekedtetni.

A www.mavcsoport.hu honlap szerint is csak Balassagyarmatig közlekedik olyan vonatjárat, amely alkalmas kerékpárszállításra. Ezt a szolgáltatást is célszerű lenne Ipolytarnóciig meghosszabbítani.

- A nyilatkozatunk részeként, melléklet formájában csatoljuk a Magyar Kerékpárosklub észrevételeit is, melyeket kérünk figyelembe venni.

► Javasolt térinformatikai szoftverek, platformoknak adatelérés biztosítása (KENYI adatrögzítés, NKS 2030 Adatbázis, térinformatikai platform kialakítás. Akár a megyének egy publikus, Google Mymaps alapú meglévő, javasolt felújítandó vagy új útvonalak ábrázolása.

A kerékpárosok számára ezek használható segédletek lennének, támogatjuk az elvégzését.

► Javasolt legalább a digitális formában elérhető dokumentum térkép mellékleteinek minél nagyobb felbontású verziójának csatolása, feltüntetve jobban a közúti, és kötöttpályás közlekedési hálózatot, helységek nevét. Továbbá a je-

lenleg még különálló térképek egyesítése (meglévő, felújítandó, tervezett, javasolt nyomvonalak akár eltérő színű vonal, a létesítménytípusokat pedig eltérő vonaltípus alkalmazásával.)

A kerékpárosok számára ezek használható segédletek lennének, támogatjuk az elvégzését. Aktívan Palócvölgy Szívében kiadványtartalmaz konkrét túraútvonalak térképeit, ehhez hasonlóan javasoljuk elkészíteni a kerékpárost is.

- Kevésbé hangsúlyos az a típusú kommunikáció, hogy igényt lehet generálni kerékpáros közlekedésre. Kiemelten a hivatásforgalmat tekintve, mely nem merül ki csak a munkába történő közlekedéssel (sőt, nem lekorlátozva az ipar területek kerékpáros elérésének vizsgálatával!).

A „3.3.6. Kerékpáros közlekedés jellemzői” pontban is szerepel, hogy országos csökkenés a tendencia, célja kell, hogy legyen ennek a tervnek, nem csak csökkenés megállítása, hanem a növekedés generálása. Emiatt is nagyon fontos a szemléletformálás leghatékonyabb eszközeinek használata.

Fontos, hogy nem csak az ipari területek kerékpárral történő elérésére kell törekedni, hanem a városokban és településeken található munkahelyek is biztonságosan megközelíthetők legyenek kerékpárral, ezáltal a kerékpárhasználók aránya növekedni fog.

- Belterületi szakaszokra vonatkozó irányelvek rögzítése: a kerékpárosbarát beavatkozások nem merülnek ki alapvetően csak a nekik szánt létesítménytípusok kialakításával, hanem a forgalomkorlátozás és sebességcsökkentés (tempo30, LPÖ övezetek) is megoldás a különféle forgalomtechnikai eszközök alkalmazásával, mely szintén a kerékpárosok érdekeit is szolgálja, a helyi lakosok és gyalogos közlekedők mellett.

A beavatkozások a következők lehetnek hierarchikusan (e-ÚT 03.02.12. Közutak forgalomcsillapítása és e-ÚT 03.04.13 Kerékpározható közutak tervezése alapján):

- vonali sebességkorlátozás
- korlátozott sebességű övezet kijelölése
- lakó-pihenő övezet kialakítása
- gyalogos-és kerékpáros övezet létrehozása

- behajtás korlátozás
- egyirányú utcában kétirányú kerékpározás engedélyezése
- zsákutca létrehozása kerékpáros továbbvezetéssel
- sebességcsökkentő küszöb (fekvőrendőr) építése
- az útburkolat pályaszintjének emelése a keresztező gyalogosok és kerékpárosok elsőbbségének kihangsúlyozására
- vízszintes kitérítés, sávelhúzás kialakítása a meglévő keresztmetszeti elemek átrendezésével, pl: egyirányú utcában a parkolók szakaszos oldalváltásával, vagy zöld szigetek létrehozásával
- kerékpáros nyom felfestése figyelemfelhívás és orientálás céljából
- ezek szükségszerű kombinálása
- nyitott kerékpársáv
- kerékpársáv
- megemelt kerékpársáv
- kétoldali egyirányú kerékpárút
- egyoldali kétirányú kerékpárút
- gyalog-és kerékpárút

► Multimodalitás (BiTiBi) kiterjesztése, közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatának vizsgálata térképi megjelenítéssel: megyei szinten is jelentős, kiemeltebb vasúti megállók és buszpályaudvarok B+R állapotának (pl. nem megfelelő kialakítás jelzése / megfelelő) kapacitásainak (pl. nincs, bővítendő, elegendő).

□ A VOLÁNBUSZ készülő kerékpáros stratégiájának beemelését javasoljuk, mely tartalmaz kerékpárszállítással kapcsolatos célokat is.

□ B+R parkolók tekintetében a jó példák vizuális megjelenítése mindenképp szükséges.

Az 5.2. „A megyei kerékpáros infrastruktúra kapcsolódó szolgáltatásinak fejlesztései” fejezethez kiegészítése:

A Volánbusz járatok minden lakott települést elérnek a megyében, azonban a nagyvárosok közötti közlekedés is sokszor csak átszállással megoldott, rövid átszállási idővel, ami még a kerékpár átrakodása nélkül is megnehe-

zíti a kiszámítható közlekedést.

A www.volantourist.hu honlap szerint Nógrád megyébe nincs kerékpárszállítás a Volánbusz járatain, Nógrád megye környezetében Heves megyébe, a Galyatetőre, Mátrába, Bükkszékre vannak ilyen járatok. Javasoljuk megvizsgálni és a későbbiekben a Volánbusz stratégiájába beépíteni Nógrád megye kiemelt turisztikai látnivalóihoz is (pl.: Hollókő, Medves fennsík, Szentkút, Ipolytarnóc, Börzsöny vidéke) járatokat közlekedtetni.

Néhány példa a B+R parkolók kialakítására a közösségi közlekedés megállóhelyeinek közelében



(forrás: www.mavcsoport.hu)



(forrás: www.magyarepitok.hu)



(forrás: www.jarokelo.hu)

- Elektromos kerékpárok töltőállomások fejlesztésének lehetősége kerékpáros pihenőpontok esetén az adottságokat figyelembe véve. A kerékpáros pihenőpontok kialakítására szintén az AÖFK gondozásában készült anyag, érdemes lehet beemelni.

A domborzati adottságok következtében a pedelec és az e-bike részarányát növelni célszerű a hozzá tartozó szolgáltató hálózattal együtt, melynek szerves részé képezi, hogy ezeket az eszközöket hosszabb távú használat esetén tölteni tudják a használók. Ezért a meglévő pihenőpontokon és a jövőben kialakítandó pihenőhelyeken célszerű lenne töltőállomások telepítése is.

A pihenőpontok kialakítására az AÖFK gondozásában készült anyagot célszerű figyelembe venni a tervezéskor.

- 22. oldal: "Az előző fejezetben leírt vasúti közlekedés helyzete sem segíti a távolról, turisztikai céllal érkező kerékpáros forgalmat, mivel a kerékpáros kényelmes, biztonságos vasúti szállíthatósága a közvetlen vasúti kapcsolatok hiánya miatt nem biztosított. Így azon kerékpározók száma, akik a kevésbé forgalombiztonságos közutakon kerekeznek el a nógrádi látnivalók megtekintésére korlátozottnak mondható."

Érintett fejezethez az alábbi kiegészítést tesszük:

- A Vác - Balassagyarmat vonalon a Bzmot-ot most alakították át, hogy lehessen több kerékpárt vinni. Bár nem a legkényelmesebb a Bzmot-ra való felszállás, de azért szerintem ez nem olyan nagy akadály.
- A Budapest-Hatvan vasútvonal kielégítő.
- A Hatvan - Salgótarján vonal sem rossz, bár itt nem alacsonypadlós vonat van, de lehet szállítani kerékpárt minden közlekedő vonaton.
- A kerékpáros turizmus hiányát inkább az információ hiánya okozza, mindképp szükséges a kommunikáció együttműködve a MÁV-Starttal a szolgáltatás színvonalának további emelése érdekében.

► 31. oldal: „3.3.1. Meglévő fő kerékpárforgalmi létesítmények: Szécsény - Pöstyénpuszta árvízvédelmi töltés”

Érintett fejezethez az alábbi kiegészítést tesszük:

A terület gondozatlan jelenleg, szükséges a megfelelő folyamatos karbantartás a forgalombiztonságos kerékpáros közlekedéshez.

- A további észrevételekben szereplő szubjektív véleményeket megvizsgáltuk, és a Megrendelővel, Önkormányzatokkal, Közútkezelőkkel egyeztetünk, az érvényben lévő Útügyi Műszaki Előírásokkal összevetettük.



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLOGIAI
MINISZTERIUM
KERÉKPÁROS KOORDINÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Iktatószám: KRKF/1900-41/2021-ITM

Ügyintéző: Benyhe Pál
Telefonszám: 06 1 7954616

Skuczi Nándor
elnök úr részére

Nógrád Megyei Önkormányzat

Salgótarján

Rákóczi út 36.
3100

Tárgy: Nógrád Megye – Kerékpárosbarát TOP pályázathoz kapcsolódó tervzsűri nyilatkozat

Tisztelt Elnök Úr!

Jelen levél mellékleteként további szíves felhasználásra megküldöm Nógrád Megye **Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervére** vonatkozóan kiállított tervzsűri nyilatkozatunkat. Kérjük a Nyilatkozatban foglalt észrevételeink szíves figyelembevételét!

Bármilyen további kérdés esetén állunk rendelkezésre (kereckpar@itm.gov.hu).

Budapest, 2021. október 29.

Tisztelettel:

Madarász-Losonczy Balint
Madarász-Losonczy Balint
főosztályvezető



Melléklet: Nyilatkozat (KHT)
Magyar Kerékpárosklub észrevételei



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM
KERÉKPÁROS KOORDINÁCIÓS FŐOSZTÁLY

NYILATKOZAT

a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP pályázati kiírás) kerékpárosbarát projekttelemeihez kapcsolódóan

A Nógrád Megyei Önkormányzat sikeresen pályázott a TOP- 1.5.1-20. A 2021-27 tervezési időszak stratégiai és projektszintű előkészítése című pályázati felhívásra. A pályázat címe „A 2021-27 tervezési időszak stratégiai és projektszintű előkészítése Nógrád megyében”. A pályázati felhívásoknak megfelelően a Megyei Önkormányzat elkészítette a Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervet, és azt megküldte az Innovációs és Technológiai Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztálya részére véleményeztetés céljából.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium a 2021. október 29. napján megtartott online tervzsűri és a dokumentum áttekintése alapján

Nógrád Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervének elfogadását javasolja

- A fejlesztési elképzeléseket ütemezés szerint megkülönböztetve, a meglévő hálózati elemekkel együtt térképes formában is kérjük bemutatni.
- Kérjük a KHT-ban az országos koncepció terveket, stratégiákat is megemlíteni.
- Javasoljuk megemlíteni az Eurostat által készített statisztikát, melyben Magyarország a 3. helyen végzett a legnagyobb arányú kerékpár használatban.
- A kerékpárosokat érintő balesetek elemzését követően kérjük tegyenek javaslatot a gócpontok megszüntetését célzó intézkedésekre, a baleseti elemzés legyen összefüggésben a fejlesztési elképzelésekkel.
- Kérjük megnevezni a megújult útbaigazító táblarendszert, melynek elemei és használatára vonatkozó instrukciók a Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés című kézikönyvben érhetők el.
<https://www.dropbox.com/sh/sdir7if0nk9wo32/AACiGLO2QR5IDWK2AYOMHq4oa?dl=0>
- A forgalomszámlálás eredményeit bemutató fejezetet egy kerékpározásra fókuszált elemzéssel kérjük kiegészíteni.
- A megye domborzati adottságainak ismeretében, javasoljuk nagyobb hangsúlyt fektetni a pedelec használatban rejlő lehetőségre. (kölcsonzési lehetőség, pedelec-el könnyen bejárható célpontok)
- Kérjük megemlíteni a kidolgozás alatt álló kerékpárosbarát szolgáltató hálózatot.

- A Magyar Kerékpárosklub észrevételéhez csatlakozva kérjük javaslatot adni a települések átkelési szakaszain kialakítandó kerékpáros infrastruktúrára, melyben kérjük hangsúlyozni, az irányhelyesség fontosságát.
- Az M-2 jelű mellékletben a korszerűtlen kerékpártámaszokat tartalmazó képeket kérjük kivenni az anyagból, helyette példaként kérjük feltüntetni az UME-ban szereplő „U” illetve „P” alakú kerékpártámaszokat.
- A behajtásgátló elemeket bemutató fejezetet kérjük a Magyar Kerékpárosklub vonatkozó dokumentuma alapján javítani, illetve kérjük a trapéz sorompó típust is megjeleníteni.
- Kérjük bemutatni a KHT-ban a térség volánbusz ellátottságát, illetve a volánbusz kerékpár szállítási stratégiáját is.
- A nyilatkozatunk részeként, melléklet formájában csatoljuk a Magyar Kerékpárosklub észrevételeit is, melyeket kérünk figyelembe venni.

Felhívjuk a kedvezményezett figyelmét, hogy a kerékpáros létesítmények táblázására vonatkozóan új arculati kézikönyv készült. Kérjük a kivitelezés során a 2019. május 15-én hatályba lépett Útügyi Műszaki Előírásban (Kerékpározható közutak tervezése, e-ÚT 03.04.13:2019) leírtak szerint az új arculat használatát. Az arculati kézikönyv az alábbi linken érhető el:

<https://www.dropbox.com/sh/sdir7if0nk9wo32/AACiGLO2QR5IDWK2AYOMHq4oa?dl=0>

Felhívjuk a Kedvezményezett figyelmét, hogy jelen nyilatkozat a tervek szakmai elfogadására vonatkozik. A pályázati felhívásnak történő megfelelést a Magyar Államkincstár és az Irányító Hatóság ellenőrzi.

Kérjük, hogy az észrevételeink alapján átdolgozott KHT-t a kerekpar@itm.gov.hu címre megküldeni szíveskedjenek.

Kérjük, hogy a 337/2016. (XI. 17.) Korm. rendelet 3.§ (2) b) pontjának megfelelően szolgáltatassanak adatot a KENYI adatbázisába az elkészült létesítményekről. Az adatszolgáltatással kapcsolatban felmerülő további kérdés esetén keressék bizalommal a Magyar Közút NZrt-t (ugyfelszolgalat@kozut.hu).

Budapest, 2021. október 29.

Tisztelettel:


Madarász-Losonczy Bálint
főosztályvezető

Tárgy: Nógrád Megyei Kerékpáros Stratégia - **Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv - 2021**

ÉSZREVÉTELEK A TERVEKKEL KAPCSOLATBAN

A véleményezhető dokumentáció alapján

Kedves Kollégák!

A **Nógrád Megyei Kerékpáros Stratégia Megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervvel** kapcsolatban a Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja az alábbi észrevételeket és javaslatokat tenné:

Általános észrevételek:

- ▶ Javasolt térinformatikai szoftverek, platformoknak adatelérés biztosítása (KENYI adatrögzítés, NKS 2030 Adatbázis, térinformatikai platform kialakítás. Akár **a megyének egy publikus, Google Mymaps alapú meglévő, javasolt felújítandó vagy új útvonalak ábrázolása.**
- ▶ Javasolt legalább a **digitális formában elérhető dokumentum térkép mellékleteinek minél nagyobb felbontású verziójának csatolása**, feltüntetve jobban a közúti, és kötöttpályás közlekedési hálózatot, helységek nevét. Továbbá a jelenleg még különálló térképek egyesítése (meglévő, felújítandó, tervezett, javasolt nyomvonalak akár eltérő színű vonal, a létesítménytípusokat pedig eltérő vonaltípus alkalmazásával.)
- ▶ Kevésbé hangsúlyos az a típusú kommunikáció, hogy **igényt lehet generálni kerékpáros közlekedésre**. Kiemelten a hivatásforgalmat tekintve, mely nem merül ki csak a munkába történő közlekedéssel (sőt, nem lekorlátozva az ipar területek kerékpáros elérésének vizsgálatával!).
 - A „3.3.6. *Kerékpáros közlekedés jellemzői*” pontban is szerepel, hogy országos csökkenés a tendencia, célja kell, hogy legyen ennek a tervnek, nem csak csökkenés megállítása, hanem a növekedés generálása. Emiatt is nagyon fontos a szemléletformálás leghatékonyabb eszközeinek használata.
- ▶ „3.1. *Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása*” pontban **egyéb országos, megyei stratégiákhoz** (pl. [Nógrád Megyei Klímastratégia](#)) is illeszkedve több pályázati feltételnek is megfeleltethető lenne. Turisztikai célú stratégiák beemelése javasolt: [MTÜ - Turizmus 2.0](#), [Országos Kerékpáros Körtúra](#); a [Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia 2030](#), a [Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030](#), a [Térségi Aktív Turisztikai Stratégiák: Börzsöny, Mátra](#) az AÖFK gondozásában jelennek meg, javasolt az adatigénylés az irányukba.
- ▶ „3.4. *A beavatkozási terület kerékpározhatósága*” pontban a baleseti statisztikák feldolgozása hiányzik: a helyzetfeltárás megtörtént, de helyzetértékelése, és ezt követő koncepcionális és tervi szintű beemelése, csatolása elmaradt.
- ▶ **Belterületi szakaszokra vonatkozó irányelvek rögzítése:** a kerékpárosbarát beavatkozások nem merülnek ki alapvetően csak a nekik szánt létesítménytípusok kialakításával, hanem a forgalomkorlátozás és sebességcsökkentés (tempo30, LPÖ övezetek) is megoldás a különféle forgalomtechnikai eszközök alkalmazásával, mely szintén a kerékpárosok érdekeit is szolgálja, a helyi lakosok és gyalogos közlekedők mellett. A beavatkozások a következők lehetnek hierarchikusan ([e-ÚT 03.02.12. Közutak forgalomcsillapítása](#) és [e-ÚT 03.04.13 Kerékpározható közutak tervezése](#) alapján):
 - vonali sebességkorlátozás
 - korlátozott sebességű övezet kijelölése

A KERÉKPÁROSKLUB FŐTÁMOGATÓJA:

- lakó-pihenő övezet kialakítása
 - gyalogos-és kerékpáros övezet létrehozása
 - behajtás korlátozás
 - egyirányú utcában kétirányú kerékpározás engedélyezése
 - zsákutca létrehozása kerékpáros továbbvezetéssel
 - sebességcsökkentő küszöb (fekvőrendőr) építése
 - az útburkolat pályaszintjének emelése a keresztező gyalogosok és kerékpárosok elsőbbségének kihangsúlyozására
 - vízszintes kitérítés, sávelhúzás kialakítása a meglévő keresztmetszeti elemek átrendezésével, pl: egyirányú utcában a parkolók szakaszos oldalváltásával, vagy zöld szigetek létrehozásával
 - kerékpáros nyom felfestése figyelemfelhívás és orientálás céljából
 - ezek szükségyszerű kombinálása
 - nyitott kerékpársáv
 - kerékpársáv
 - megemelt kerékpársáv
 - kétoldali egyirányú kerékpárút
 - egyoldali kétirányú kerékpárút
 - gyalog-és kerékpárút
- **Multimodalitás (BiTiBi)** kiterjesztése, közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatának vizsgálata térképi megjelenítéssel: megyei szinten is jelentős, **kiemeltebb vasúti megállók és buszpályaudvarok B+R állapotának** (pl. nem megfelelő kialakítás jelzése / megfelelő) **kapacitásainak** (pl. nincs, bővítendő, elegendő).
- A VOLÁNBUSZ készülő kerékpáros stratégiájának beemelését javasoljuk, mely tartalmaz kerékpárszállítással kapcsolatos célokat is.
 - B+R parkolók tekintetében a jó példák vizuális megjelenítése mindenképp szükséges.
- „M-2_Kiegészito_letesitmenyek” tervlaphoz: Szintén [e-ÚT 03.04.13 Kerékpározható közutak tervezése](#) c. műszaki előírás tartalmazza a pontban szereplő kiegészítő létesítményekre vonatkozó előírásokat. A szöveges tartalmat tekintve szerencsés tartjuk, hogy viszonylag szabadon van megfogalmazva (az 1., 2., 3 alpontot leszámítva, ahol szükséges a pontos meghatározás), a 4., 5., 6. pont esetén. Ez azért szükséges, mert az idevonatkozó műszaki előírás tartalmának módosításának kezdeményezése elkezdődött, hogy pontosabb, konkrétan ajánlásokat tudjanak használni a tervezők.
- Javasolt emiatt kivenni 3., 4. oldalról a nem szabványos kerékpártámaszokat ábrázoló képeket, illetve a 6. oldalról a behajtásgátlásra javasolt kialakítást. Utóbbihoz [ebben a dokumentumban](#) mellékelek magyarázatot, illetve jó példákat képekkel.
 - Az útjelző tábláknak legyenek sűrűn, és informatívak, több településnév, pontos távolság megjelöléssel.
- **Elektromos kerékpárok töltőállomások** fejlesztésének lehetősége kerékpáros pihenőpontok esetén az adottságokat figyelembe véve. A kerékpáros pihenőpontok kialakítására szintén az AÖFK gondozásában készült anyag, érdemes lehet beemelni.

Konkrét észrevételek:

- ▶ 22. oldal: *“Az előző fejezetben leírt vasúti közlekedés helyzete sem segíti a távolról, turisztikai céllal érkező kerékpáros forgalmat, mivel a kerékpáros kényelmes, biztonságos vasúti szállíthatósága a közvetlen vasúti kapcsolatok hiánya miatt nem biztosított. Így azon kerékpározók száma, akik a kevésbé forgalombiztonságos közutakon kerekeznek el a nógrádi látóvalók megtekintésére korlátozottnak mondható.”*
 - A Vác - Balassagyarmat vonalon a Bzmot-ot most alakították át, hogy lehessen több kerékpárt vinni. Bár nem a legkényelmesebb a Bzmot-ra való felszállás, de azért szerintem ez nem olyan nagy akadály.
 - A Budapest-Hatvan vasútvonal kielégítő.
 - a Hatvan - Salgótarján vonal sem rossz, bár itt nem alacsonypadlós vonat van, de lehet szállítani kerékpárt minden közlekedő vonaton.
 - A kerékpáros turizmus hiányát inkább az információ hiánya okozza, mindenképp szükséges a kommunikáció együttműködve a MÁV-Starttal a szolgáltatás színvonalának további emelése érdekében.
- ▶ 31. oldal: *„3.3.1. Meglévő fő kerékpárforgalmi létesítmények: Szécsény - Pöstyénpuszta árvízvédelmi töltés”*
 - Információink szerint a terület gondozatlan jelenleg, de szükséges a megerősítés.
- ▶ 53. oldal: *“Azonban a megyébe érkező turista találkozhat a turizmushoz kapcsolódó infrastruktúra számos hiányosságával is. Számos helyen nem áll rendelkezésre szállás, fedett, biztonságos kerékpáros pihenőhely, kerékpárosbarát vendéglátó egység, esetleg karbantartást szolgáló eszközök (közpumpa, kerékpáros szerelőállvány, kerékpárszerviz stb.).”; 22. oldal: „Kerékpárosbarát, őrzött parkolók és kerékpárosbarát szálláshelyek, valamint a B+R parkolók hiánya miatt a távoli területekről a személygépkocsival érkező és Nógrád megyében túrázók száma szintén alacsonynak mondható”*
 - Javasoljuk az olyan irányú szolgáltatás fejlesztést, ami megyére jellemzőbb, falusi turizmusba integrálódik, mert nem tartjuk feltétlenül szükségesnek a teljesen önálló, és monofunkciójú létesítmények kialakítását (leszámítva a nagyobb forgalomvonzó létesítmények, látványosságok esetét): kerékpáros szempontból az igény alapvetően kimerül a szerszám vagy zárható helyiség, és nagyobb problémát jelentő a mosás és szárítási lehetőségében. Erre a falusi turizmus, a „háznál történő szállás”, a kerékpárosbarát szálláshely (és vendéglátóhely) megoldást adhat.
 - Kerékpártárolásra javaslatot tettünk az általános részben.
- ▶ 75. oldal: *“A kerékpárral közlekedők részarányának növelése érdekében fejleszteni szükséges a kapcsolatot egyéb közlekedési módokkal, így a vasúti szállíthatósággal, B+R parkolók kialakításával, fedett kerékpáros pihenőhelyekkel, esőbeállókkal, szolgáltatásokkal (közpumpa, szerviz, szállás). Ki kell alakítani egy tájékoztató és útbaigazító rendszert, valamint nagyobb hangsúlyt kell fektetni a reklámtevékenységre.”*
 - Ésszerű ütemezés javasolt: Balassagyarmat - Szécsény - Ipolytarnóc vonalon napi 4 db járat van. A fedett beállók, közpumpa kialakítása előzetesen a még rendelkezésre nem álló infrastruktúra előtt, megtevesztő visszajelzést adhat a szükségességre vonatkozóan.
- ▶ 78. oldal: *“1000 E/nap felett az adott útszakasz kijelölése turisztikai szempontból nem erősíti, hanem gyengíti a térség kerékpáros turizmusát.”*
 - Ezt a megfogalmazást pontosítanánk: a Szécsény-Ipolytarnóc összekötő út 1574/nap forgalmú, de kerékpározható, itt is, mint sok más helyen a csúcsidejű közúti forgalom a kimagasló. Ide tartozik Nőtincs-Keszeg út is a 2-es út és Felsőpetény között a 1563/napi és a Nógrád - Diósjenő 1218/napi forgalmával.

- 78. oldal: *“Tapasztalatok szerint az útbaigazító táblázás és figyelemfelkeltő rendszerek állapota és mennyisége nem megfelelő, ezek frissítésével, pótlásával, ill. új eszközök kihelyezésével mind a biztonság, mind pedig a kerékpározási kedv is növelhető.”*
- Pontosítanánk szintén: a balesetek többsége alapvetően a csomópontokra vezethető vissza, és a szubjektív biztonságérzetre vezethető vissza a párhuzamos irányú közlekedéstől való, kétségtelenül létező, de főként csak vélt félelem. Emiatt táblázás önmagában nem ad biztonságot, maximum a közlekedőknek ad némi tájékoztatást, figyelemfelhívást.
 - A „kerékpáros kedv növelést” is megkérdőjeleznénk, hiszen a kerékpáros előzetes információk alapján indul útnak.
 - Általános probléma, hogy a kisforgalmú utakon, melyek akár közös osztatlan felületek, terelővonalak alkalmazása is elmarad, a gépjárművel közlekedők figyelmen kívül hagyják a többi lehetséges közlekedőt, pont az alacsony jelenlétük miatt. Ezen sajnos önmagában nem fog segíteni se a táblázás, se a nyom, ugyanakkor szükséges, de nem elégséges mimumok.
- 85. oldal: *“5.1.A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései : A vizsgált terület kerékpáros hálózatára érvényes javasolt beavatkozásokat mutatjuk be a következőkben.: 3.4 pontja Szécsény-Ipolytarnóc között kerékpárosnyom kijelölése, nincs tervezés alatt”*
- Szükségtelennek tartjuk (max táblázás): egyik fele 531E/nap a másik fele 1530E/nap, csúcsidőn kívül nincs forgalom.
- 86. oldal: *“5.1.A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései : A vizsgált terület kerékpáros hálózatára érvényes javasolt beavatkozásokat mutatjuk be a következőkben.: 5. pont Somoskő - Eresztvény tervezés alatt – 5 km”*
- Szükségtelennek tartjuk (max táblázás): egyik fele 637E/nap a másik fele meg 1157E/nap, szintén csak ingázáskor jellemző forgalom, de Somoskő- Eresztvény között van nagyon jó kijelölt erdei út, a régi vasút vonalán, ami gyakorlatilag bármilyen kerékpárral járható.
- 89. oldal *“előkészítés alatt lévő fejlesztési lehetőségek”*
- A 2-es út keresztezését kérjük beemelni, nagyforgalmú útról lévén, nagyon veszélyes az átkelés megoldatlansága miatt.
- 89.-90. oldal *“Javasolt intézkedések rangsorolása”* táblázatban szereplő nyomvonalakat szükséges lehet jobban szétbontani megvalósíthatósági szempontból:
- 7. Ipolymenti kerékpárút - Szécsény és Ipolytarnóc között nem középtáv, hanem inkább hosszú távon lenne realitása, viszont Szécsény-Balassagyarmat szakasza már rövidtávon is szükséges lehet.
 - A 12. Belső-Cserhát kapcsán, bár ez hosszú távra van jelölve: a Balassagyarmat - Szügy - Mohora fontos lenne minimum középtávon, ugyanakkor a Mohora - Cserhátsurány - Herencsény - Alsótold szinte szükségtelen (csak táblázás), tapasztalataink szerint szintén csak csúcsidejű adat lehet a KIRA szerinti 657E/nap, meg 827E/nap a forgalom.
 - Bér - Bercel között egy táblázást illetve a tervbe felvételt javasolnánk kapcsolódva az OKKT - Országos Kerékpáros Körtúrához.
 - A 2-es út menti kerékpárút megvalósításáig rövid távon a turisztikai célú kerékpározás számára Ősagárd-Szendehegy-Katalinpuszta közötti földút fejlesztése talajstabilizációval (Ősagárd külterületén lévő földút agyagos) megoldás lehet.

- A fenti Ósagárdi megoldáshoz hasonlóan véleményünk szerint szükséges lenne kiépíteni a [Bánk-Rétság-Tolmács-Diósjenő](#) útvonalat.
- [Szügy-Bercel - Püspökhátvan](#) vonal vizsgálatát is javasoljuk 1830E/nap körüli a forgalomnagysága miatt.

Reméljük, hogy észrevételeink beépülnek a dokumentációba. A további együttműködés reményében állunk Önök rendelkezésére, keressenek bátran az elérhetőségeimen.

Budapest, 2021. október 29.

Üdvözlettel:

Horváth Krisztina

műszaki tanácsadó

[Magyar Kerékpárosklub](#)

M: +36 30 399 6898

E: horvath.krisztina@kerekparosklub.hu

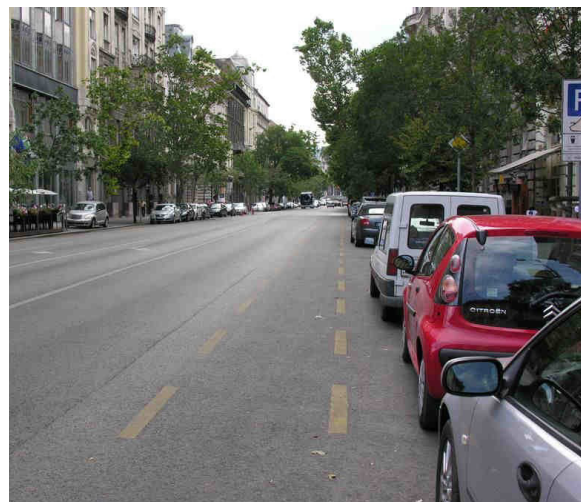
A KERÉKPÁROSKLUB FŐTÁMOGATÓJA:

KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK

I. Önálló kerékpárforgalmi létesítmények

1. Kerékpársáv

Az úttesten útburkolati jellel, vagy a meglévő útpálya szélesítésével kialakított, annak egy vagy két szélén kijelölt, a menetirány szerinti jobb, vagy egyirányú forgalmú úton, a baloldalon útburkolati jellel jelölt különleges forgalmi sáv, amely a kerékpárosok közlekedésére szolgál (segédmotoros kerékpár nem használhatja).



2. „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv

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

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

A megemelt kerékpársáv elválasztása történhet:

- „K” szegéllyel (5 cm-es szintkülönbségű, ferde átmenetű)
- alacsony (5-9 cm-es), függőleges szegéllyel
- magas (9-18 cm-es), kiemelt szegéllyel
- döntött szegéllyel (9-18 cm-es szintkülönbség)

A kerékpársávot nemcsak szintbeli kiemeléssel, hanem más, megerősített elválasztással is lehet védeni. Ebben az esetben védett kerékpársávról beszélhetünk. A védő elválasztás kialakítható:

- forgalom elől elzárt területsáv felfestésével (a területsáv prizmákkal, Klemmfix elemekkel is hangsúlyozható)
- szakaszosan vagy folyamatosan telepített gömbsüvegsorral, lapított gömbsüvegsorral, vagy más hasonló terelőelemmel (a lapított gömbsüveg sor a kerékpáros ráfutása esetén biztonságosabb)
- elválasztó területsávval és abban szakaszosan elhelyezett terelőelemekkel (alacsony „U” csőkorláttal vagy betonelemekkel, virágtartó edényekkel).

Jelen dokumentum tárgya a megemelt kerékpársávok kialakítása – a védett kerékpársávokat csak szükség szerint említi.



Megemelt kerékpársáv „K” szegéllyel

3. Közút melletti kétirányú kerékpárút

A közúti forgalom által használt felületektől a kerékpáros közlekedés céljára elkülönített út, amelyen csak kerékpárosok és korlátozott körülmények között (20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárok közlekedhetnek. Műszaki jellemzőinek meghatározásához figyelembe kell venni a kerékpározás célcsoportjait. A kerékpárút létesítésével egy időben lehetőleg gyalogjárda is épüljön ott, ahol a gyalogos forgalom megjelenése várható, mert különben a gyalogosok is igénybe veszik a kerékpárutat.



Közút melletti kétirányú kerékpárút



Közút melletti kétirányú kerékpárút



Önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárút



Önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárút

4. Közút melletti kétoldali egyirányú kerékpárút

Az egyirányú kerékpárút a közút két oldalán elhelyezett, attól szegéllyel elválasztott, a forgalmi sáv felületétől eltérő szinten kialakított kerékpárforgalmi létesítmény. Az egyirányú kerékpárút a közúti pálya két oldalán helyezkedik el, így a közúti forgalommal azonos oldalon és velük megegyező irányú haladást biztosít, ami forgalmi és forgalombiztonsági szempontból kedvező. Lakott területen a kétoldali, önálló vonalvezetésű kerékpárút a forgalom természetes rendje szerinti közlekedést tesz lehetővé, így ez a létesítmény a kerékpársávval kedvezően kombinálható.

5. Elválasztott gyalog és kerékpárút

A gyalogos és kerékpáros közlekedésre a közúti forgalom által használt felületektől elkülönített út, amelyen csak gyalogosok, kerékpárosok és korlátozott körülmények között (20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárok közlekedése megengedett. A két felület egymástól fizikailag vagy optikailag elválasztott. Az elválasztás lehet burkolati jel, 5 cm magas kiemelt szegély, korlát, stb. Újonnan létesülő gyalog- és kerékpárútnál kötelező a szintbeni, vagy más fizikai elválasztás. A gyalog- és kerékpárút olyan kialakítású is lehet, hogy a gyalogos forgalom mellett egyirányú kerékpáros közlekedés megengedett.



6. Elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút

A gyalogos és kerékpáros közlekedésre a közúti forgalom által használt felületektől elkülönített út, amelyen csak gyalogosok, kerékpárosok és korlátozott körülmények között (20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárok közlekedése megengedett. A gyalogos és kerékpáros forgalom azonos, elválasztás és jelölés nélküli felületen halad. Lakott területen kívül a segédmotoros kerékpár közlekedését akkor nem kell megtiltani, ha a kerékpárút szélessége legalább 2,0 m, a gyalog- és kerékpárút szélessége pedig legalább 3,0 m.



II. Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények

1. Kerékpáros nyom

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

A kerékpáros nyom a gépjárművezetők számára figyelem felhívó hatású, a kerékpárosoknak pedig a haladás nyomvonalát és irányát jelzi. Ilyen helyszínek lehetnek közepes forgalmú utak, a csomóponti átvezetések, járműosztályozók, vagy az egyirányú utcában közlekedő kerékpárosok helyének kijelölése, stb.

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

A kerékpáros nyom alkalmazható normál szélességű forgalmi sávon belül (3,0-3,5 méter) vagy az útkategóriához tartozó forgalmi sávnál szélesebb forgalmi sávban (3,5-4,5 méter).



2. Nyitott kerékpársáv

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

A nyitott kerékpársáv lakott területen a kerékpárosok haladási helyét jelöli ki az útpálya szélességén belül ott, ahol zárt kerékpársáv kialakítására nem áll rendelkezésre elegendő szélesség.

A közúti forgalom a kerékpáros részére kijelölt nyitott kerékpársávot is igénybe veheti, de csak akkor, ha azon nem közlekedik kerékpáros. Szükség esetén a kerékpáros is kiléphet a nyitott kerékpársáv területéből.

E sávok kiépítése olyan utaknál, amelyeknél fokozott a parkolási igény és intenzív az átmenő forgalom, vagy nagy a rakodási igény, csak akkor

ajánlható, ha szigorúan érvényesítésre kerül a megállási vagy várakozási tilalom, vagy parkolók és rakodó helyek létesülnek az útfelületen kívül.

Ha a közúton a kerékpározás feltételei biztosítottak, de szűkület van az úton, akkor helyi, rövid szakaszú alkalmazása is lehetséges.

A nyitott kerékpársáv lassítja a gépjármű forgalmat és lehetővé teszi a kerékpárosok számára a szabályos előzést.

Nyitott kerékpársáv azokon a helyeken alkalmazható, ahol egyébként kerékpársáv alkalmazására lenne szükség.



Forrás: A kerékpározás útjai II. - Kézikönyv a kerékpáros közlekedés fejlesztéséhez (Budapest, 2010. augusztus hó)

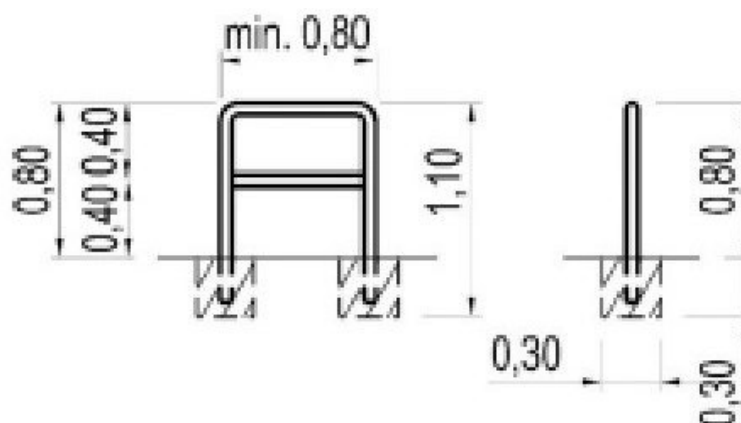
„Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv tervezési útmutató - Egyeztetett változat (2015. január, Széchenyi 2020)

KIEGÉSZÍTŐ LÉTESÍTMÉNYEK

1. Kerékpárok elhelyezése

1.1. Rövid idejű tárolást szolgáló kerékpár támaszok

Ezek kialakítása viszonylag egyszerű, hajlított fémszerkezetből készül, és a kerékpáros a saját zárjával zárja le a kerékpárt a vázánál rögzítve úgy, hogy az ne tudjon eldőlni, illetve a rögzített részeken re rongálja a kerékpárt (váltó, fényezés, kerék). A kerékpár táskával, kosárral, gyermeküléssel is rögzíthető legyen. Más rögzített kerékpár ne zavarja a rögzítést, melyhez lehajolni vagy a kerékpárt felemelni ne kelljen. A településeken közintézményekhez, oktatási intézményekhez, üzletekhez, forgalmasabb bevásárló utcákba javasunk elhelyezni ilyen kerékpártár támaszokat.

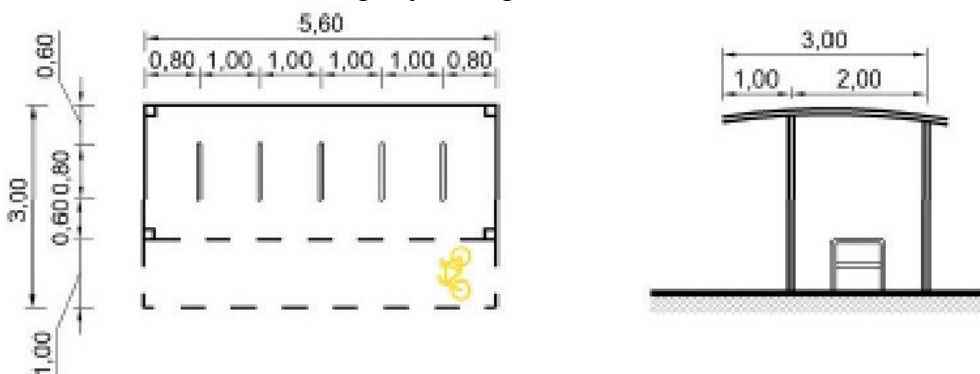


„U” alakú kerékpártámasz (Példa)

1.2. Hosszabb idejű tárolást szolgáló tárolók

Ezek általában költségesebb szerkezetek, lehetnek részben nyitottak, vagy akár teljesen zártak is. Amennyiben nyitottak, úgy fontos, hogy a kerékpárt két részén is le lehessen lakatolni. A telepítés és fenntartás költségei részben vagy teljesen fedezhetők a használati díjakból. A tárolókat olyan frekvenciált helyeken (nagyobb vasút- és buszállomások, városközpontok, turisztikai látnivalók, stb.) kell elhelyezni, ahol már regisztráltan vagy várhatóan megfelelő kapacitásigény merül fel. A kiszabott díjat a bringások „pénztárcájához” kell igazítani.

Törekedni kell a fokozottabban megjelenő biztonsági és időjárásal szembeni védelem iránti igény kielégítésére.

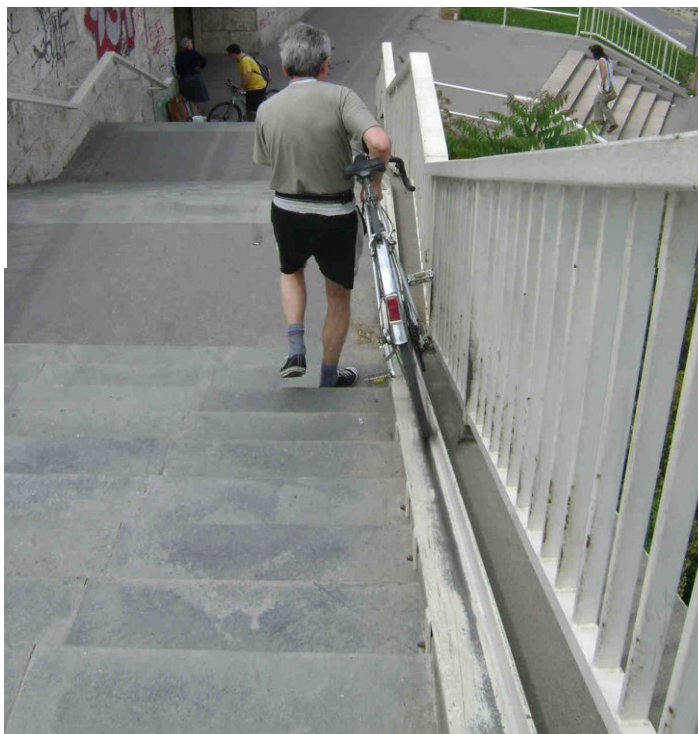
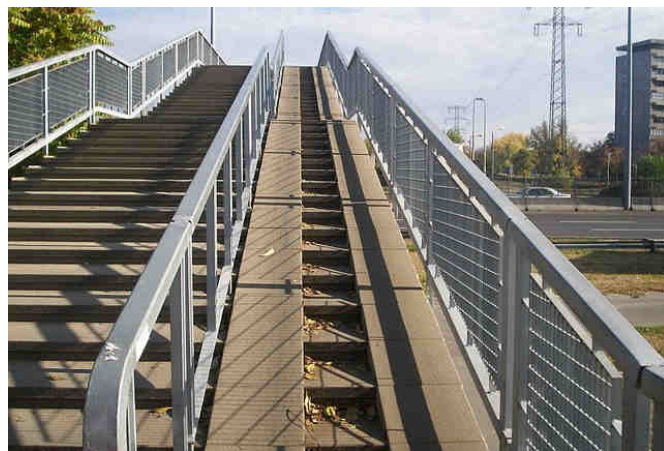
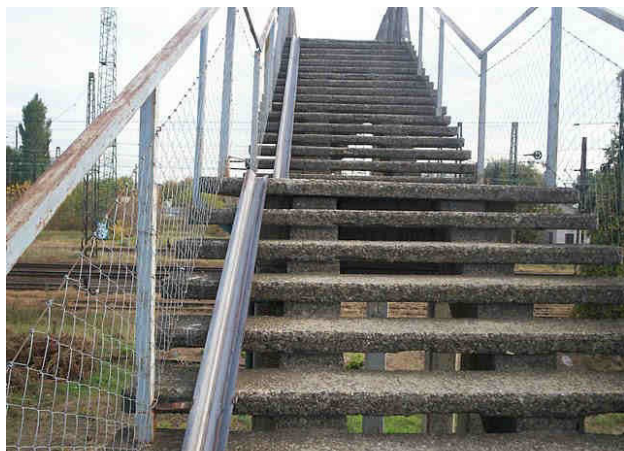


Fedett kerékpártároló vázlatos elrendezése (Példa)

Mindkét típus helyszínének kiválasztásánál fontos szempont, hogy a kerékpártámaszok olyan helyekre kerüljenek, amelyek kerékpáros úti célok. Amennyiben van rá mód, akkor oda telepítsék a tárolókat, ahol üzletek, bankok biztonsági emberei vagy figyelőkamerák ráláthatnak, hiszen ezek a kerékpártolvajokat távol tarthatják.

2. Kerékpáros tolósín alkalmazása

A kerékpárosok számára további könnyebbséget jelentene a rámpákhoz hasonló tolósín széles körű elterjedése. A tolósín, amelyet nagyobb lépcsőknél (pl. autópálya, vasút felett húzódó gyalogos felüljárónál, aluljárókban, stb.) célszerű felszerelni, különösen idősebb és fiatalabb korúak számára könnyíti meg az akadályok leküzdését.



3. Idegenforgalmi jelzőtáblák telepítése

A turisztikai táblák segítik az adott úton közlekedők, így a kerékpárosok tájékozódását, javítják komfortérzetüket. A táblák alkalmazására az ÚT 2-1.133 számú Közúti jelzőtáblák - Idegenforgalmi jelzőtáblák és alkalmazásuk című Útügyi Műszaki Előírás ad iránymutatást. A turisztikai táblák alapszíne barna, kerete és felirata fehér, a tábla közepén elhelyezett jelkép fekete színű. A táblák mutatják a természeti látványosságokat és természetvédelmi területeket, sport- és szabadidő létesítményeket, múzeumokat, emlékhelyeket, műemlékeket, ipari létesítményeket, népművészeti és iparművészeti látványosságokat, egészségügyi intézményeket, stb.

Az említett műszaki előírás alapján lehet megtervezni a turisztikai táblákat. A táblák kihelyezéséhez hozzájárulást kell kérni a területileg illetékes közútkezelőtől, vagyis önkormányzati út esetében a helyi önkormányzattól, állami utaknál pedig a Magyar Közút Nonprofit Zrt. megyei szervezetétől.

4. Kerékpáros pihenőhelyek kialakítása

Hosszabb kerékpárforgalmi nyomvonalak mellé kerékpáros pihenőhelyeket célszerű kialakítani, hiszen a napi több tíz kilométert tekerő kerékpártúrázóknak 2-3 óránként pihenésre van szükségük. A pihenőhelyeken célszerű elhelyezni asztalokat, padokat, szemeteseket, kerékpártárolókat, bővebb információkat tartalmazó táblákat, es_vártákat, valamint lehetőség szerint ivó kutakat. A pihenőhelyeket szép természeti környezetben javasoljuk megvalósítani. Amennyiben a kerékpárút közelében olyan turisztikai látnivaló található, amelyet kerékpárral nem lehet megközelíteni, úgy ilyen helyen is érdemes pihenőhelyet kialakítani.



5. Kerékpáros szerelőállvány elhelyezése



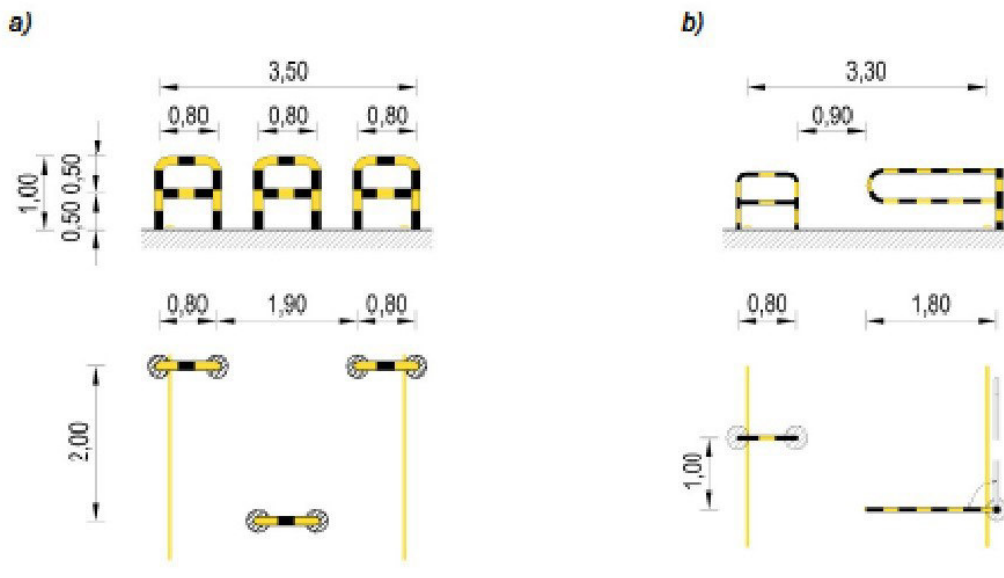
*Forrás: A kerékpározás útjai II. - Kézikönyv a kerékpáros közlekedés fejlesztéséhez
(Budapest, 2010. augusztus hó)*

www.bimission.eu

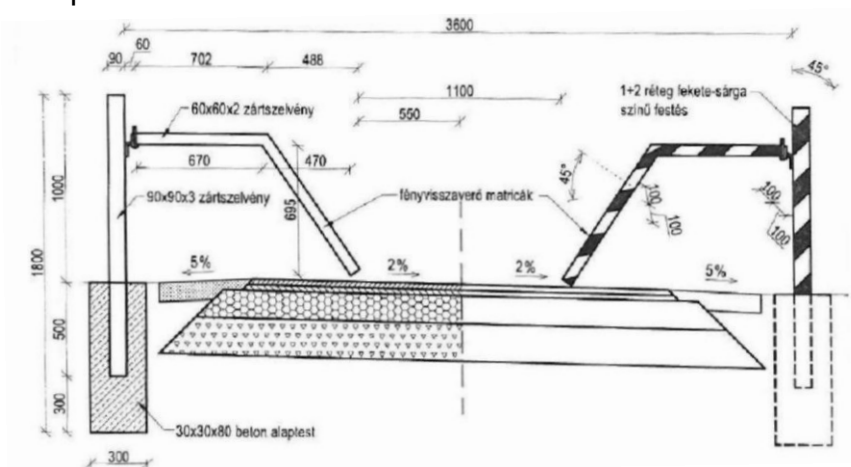
www.mantis-stands.com

6. Gépjárművek felhajtásának megakadályozása

A kerékpárutak csomópontjaiban a gépjárművek le- és felhajtását oly módon kell megakadályozni, hogy a kerékpárút akár utánfutóval közlekedők számára is járható legyen, illetve ha az üzemeltető igényli, a fenntartást végző gépek felhajtása is biztosítható legyen (könnyen nyitható kapuk, korlátok, trapézsorompó).



Trapézsorompó



4/5. melléklet a 2018. évi CXXXIX. törvényhez

Országos kerékpárút-törzshálózat elemei

(A település e mellékletben a település közigazgatási területét és annak 25 kilométeres környezetét jelenti)

1. Felső-Dunamente kerékpárútvonal:
1.A: (Szlovákia - Ausztria) - Rajka - Bezenye - Mosonmagyaróvár - Halászi - Darnózseli - Hédervár - Ásványráró - Dunaszeg - Győrladamér - Győrzámoly - Győrújfalú - Győr - Vének - Gönyű - Komárom - Almásfüzitő - Dunaalmás - Neszmély - Süttő - Lábatlan - Nyergesújfalú - Tát - Esztergom - Pilismarót - Dömös - Visegrád - Dunabogdány - Kisoroszi - Tahitótfalu - Szigetmonostor - Szentendre - Budapest (6-os jelű Euro Velo®)
1.B: Mosonmagyaróvár - Dunakiliti - (Szlovákia)
1.C: Győr - Vámoszabadi - (Szlovákia)
1.D: Komárom - (Szlovákia)
1.E: Tata - Etyek - (A 10. sz. Közép-Európa Vizei kerékpárútvonal Tordas - Etyek közötti szakasza) - Ercsi
1.F: Pilismarót - Szob - Nagymaros - Verőce - Vác - Göd - Dunakeszi - Budapest (6-os jelű Euro Velo®)
1.G: Kisoroszi - Tahitótfalu - Leányfalú
1.H: Budapest - Budakalász
2. Északkeleti határmente kerékpárútvonal:
2.A: (Szlovákia) - Szob - Kemence - Balassagyarmat - Szécsény - Litke - Salgótarján - Cered - Ózd - Bánréve - Aggtelek - Jósavető - Szalonna - Hidasnémeti - Gönc - (A 4. sz. Tiszamente kerékpárút Gönc és Sátorajajújhely közötti szakasza) - Sátorajajújhely - Pácin - Záhony - Zsurk - Lónya - Vásárosnamény - Szatmárcseke - Tiszacsécse - Tiszabecs - (Ukrajna)
2.B: Litke - Ipolytarnóc - (Szlovákia)
2.C: Nagybárhány - Márkháza - Nagykeresztúr - Salgótarján - Somoskőújfalu - (Szlovákia)
2.D: Somoskőújfalu - Salgótarján
2.E: Bánréve - (Szlovákia)

2.F: Telkibánya - Kéked - (Szlovákia)
2.G: Záhony - (Ukrajna)
2.H: Gulács - Tarpa - Tivadar
3. Kelet-magyarországi kerékpárútvonal:
3.A: Nyírábrány - Nyírbátor - Csengersima - Tiszabecs
3.B: Csengersima - (Románia)
3.C: Nyírábrány - (Románia)
4. Tiszamente kerékpárútvonal (11-es jelű Euro Velo®):
4.A: Gönc - Telkibánya - Bózsza - Pálháza - Füžérradvány - Mikóháza - Sátoraljaújhely - Sárospatak - Bodrogolaszi - Vámosújfalú - Olaszliszka - Szegilong - Szegi - Bodrogkisfalud - Bodrogkeresztúr - Tarcál - Tokaj - Tiszaladány - Tiszatardos - Tiszalök - Tiszadada - Tiszadob - Tiszaújváros - Tiszapalkonya - Tiszatarján - Tiszakeszi - Ároktő - Tiszadorogma - Tiszabábolna - Poroszló - Sarud - Kisköre - Tizzaszék - Kőtelek - Nagykőrű - Szolnok - Tószeg - Tiszavárkony - Tiszajenő - Tizsakécske - Lakitelek - Tiszaalpár - Csongrád - Baks - Ópusztaszer - Sándorfalva - Szeged - Röske - (Szerbia)
4.B: Sátoraljaújhely - (Szlovákia)
4.C: Tiszaújváros - Tiszacsege - Tiszafüred - Abádszalók - Kisköre
5. Dél-alföldi határmente kerékpárútvonal:
5.A: Debrecen - Létavértes - Biharkeresztés - Sarkad - Gyula - Lőkösháza - Battonya - Mezőhegyes - Tótkomlós - Orosháza - Hódmezővásárhely - Szeged - Mórahalom - Tompa - Bácsalmás - Nagybaracska - Mohács
5.B: Biharkeresztés - Ártánd - (Románia)
5.C: Nagybaracska - Dávod - (Szerbia)
6. Alsó-Dunamente kerékpárútvonal (6-os jelű Euro Velo®):
6.A: Budapest - Dunaharaszti - Taksony - Dunavarsány - Majosháza - Ráckeve - Dömsöd - Dunavecse - Dunaegyháza - Solt - Dunapataj - Ordas - Dunaszentbenedek - Uszód - Foktő - Fajsz - Baja - Szeremle - Dunafalva - Mohács - Kölked - (Horvátország)

6.B: Budapest - Érd - Százhalombatta - Tököl - Szigethalom - Dunavarsány
6.C: Százhalombatta - Ercsi - Dunaújváros - Dunaföldvár
6.D: Mohács - Hercegszántó - (Szerbia)
7. <i>Délnyugat-magyarországi kerékpárútvonal:</i>
7.A: Balatonakarattya - Siófok - Keszthely - Sármellék - Zalakaros - Nagykanizsa - Kaszó - Nagyatád - Berzence - (Horvátország)
7.B: Nadap - Velence - Gárdony - Pákozd
7.C.: Nagykanizsa - Letenye - (Horvátország)
8. <i>Északnyugat-dunántúli kerékpárútvonal:</i>
8.A: Győr - Pannonhalma - Csesznek - Zirc - Veszprém - Balatonalmádi - Balatonfüred
8.B: Tihany
9. <i>Dunántúli határmenti kerékpárútvonal (részben 13-as jelű Euro Velo®):</i>
9.A: Kölked - Sátorhely - Majs - Lippó - Kislippó - Magyarbóly - Villány - Villánykövesd - Palkonya - Újpetre - Vokány - Nagytótfalu - Kisharsány - Siklós - Matty - Kisszentmárton - Vejtí - Piskó - Zaláta - Drávasztára - Felsőszentmárton - Szentborbás - Tótújfalu - Potony - Drávagárdony - Drávatamási - Barcs - Péterhida - Babócsa - Bolhó - Heresznye - Vízvár - Somogyudvarhely - Berzence - Gyékényes - Zákány - Őrtilos - Murakeresztúr - Molnári - Letenye - Bázakerettye - Tormafölde - Szécsisziget - Lenti - Rédics - Resznek - Nemesnép - Szentgyörgyvölgy - Velemér - Magyarszombatfa - Bajánsenye - Őriszentpéter - Szalafő - Apátistvánfalva - Magyarlak - Rábagyarmat - Rátót - Csákánydoroszló - Pinkamindszent - Szentpéterfa - Pornóapáti - Felsőcsatár - Narda - Bucsú - Bozsok - Velem - Kőszeg - Horvátzsidány - Csepreg - Szakony - Zsira - Sopronhorpács - Egyházasköte - Lövő - Röjtökmuzsaj - Nagylózs - Fertőhomok - Fertőd - Sarród - Jánossomorja - Várbalog - Hegyeshalom - (Ausztria)
9.B: Siklós - Harkány - Márfa - Diószőlő - Rádfalva - Kórós - Sámod - Kisszentmárton
9.C: Molnári - (Horvátország)
9.D: Szentgyörgyvölgy - Magyarföld - Bajánsenye
9.E: Szalafő - (Szlovénia)
9.F: Szentgotthárd - (Ausztria)

9.G: Szentpéterfa - Ják
9.H: Ólmod - (Ausztria)
9.I: Fertőhomok - Fertőrákos - (Ausztria)
9.J: Sarród - (Ausztria)
9.K: Sopronkőhida - Sopron - Harka (Ausztria)
9.L: Sopron - Ágfalva - (Ausztria)
9.M: Hegyeshalom - Bezenye
9.N: Mosonmagyaróvár - Hegyeshalom
9.O: Mosonszolnok - Mosonmagyaróvár
9.P: Várbalog - (Ausztria)
<i>10. Közép-Európa Vizei kerékpárútvonal (14-es jelű Euro Velo®):</i>
Szentgotthárd - Zalaegerszeg - Keszthely - Tihany - Balatonakarattya - Székesfehérvár - Budapest - Hatvan - Gyöngyös - Eger - Hortobágy - Debrecen - Nyírábrány
<i>13. Fertőd - Keszthely kerékpárútvonal:</i>
Fertőd - Csapod - Cirák - Répcelak - Celldömölk - Jánosháza - Hévíz - Keszthely
<i>21. Palócok földje kerékpárútvonal:</i>
Szécsény - Hollókő - Nagybárkány
<i>22. Bükki kerékpárútvonal:</i>
Ózd - Dédestapolcsány - Szilvásvárad - Bélapátfalva - Eger
<i>23. Nyugat-zempléni kerékpárútvonal:</i>
23.A: Gönc - Boldogkőváralja - Miskolc - Felsőtárkány - Eger
23.B: Nagyvisnyó - Szilvásvárad

31. Zagyvamenti kerékpárútvonal:

(2.C kerékpárút Salgótarján és Nagybárkány közötti szakasza) - Szurdokpüspöki - Zagyvaszántó - Petőfibánya -
(10.A kerékpárút Petőfibánya és Jászfényszaru közötti szakasza) - Jászberény - Szolnok

32. Jászok, kiskunok földje kerékpárútvonal:

Jászberény - Cegléd - Nagykőrös - Kecskemét - Bugacpusztaháza

41. Hajdúvárosok-Szabolcs kerékpárútvonal:

Bekecs - Szerencs - Tarcál - (4.A kerékpárút Tarcál és Tokaj közötti szakasza) - Tokaj - Gávavencsellő - Nagyhalász -
Nyíregyháza - Hajdúnánás - Hajdúdorog - Hajdúböszörmény - Debrecen

42. Alföldi kerékpárútvonal:

Tiszafüred - Karcag - Füzesgyarmat - Szeghalom - Vésztő - Doboz - Sarkad

43. Körösvölgyi kerékpárútvonal:

(Románia) - Gyula - Békéscsaba - Békés - Mezőberény - Gyomaendrőd - Szarvas - Öcsöd - Csongrád -
Kiskunfélegyháza - Bugacpusztaháza

51. Csongrádi kerékpárútvonal:

(Románia) - Nagylak - Makó - Szeged - Kiskunmajsa - Jászszenklászló - Bugac

61. Közép-magyarországi kerékpárútvonal:

61.A: Bugacpusztaháza - Soltvadkert - Kiskőrös - Dunapataj - (6.A Alsó-Dunamente kerékpárút Dunapataj és Solt
közötti szakasza) - Solt - Dunaföldvár - Cece - Simontornya - Tamási

61.B: Cece - Soponya - Tác - Szabadbattyán

62. Sió-völgyi kerékpárútvonal:

Fajsz - Szekszárd - Sióagárd - Kölesd - Sárszentlőrinc - Simontornya - (61. Közép-magyarországi kerékpárút
Simontornya és Tolnanémedi közötti szakasza) - Szabadhídvég - Siófok

71. Vértesi kerékpárútvonal:

71.A: Székesfehérvár - Gánt - Várgesztes - Oroszlány [Majkpuszta] - Kecskéd - Környe - Tatabánya - Vértesszőlős -

Tata - Dunaalmás (Komárom)
71.B: Oroszlány [Majkpuszta] - Csákvár - Nadap
72. Külső-somogyi kerékpárútvonal:
Balatonföldvár - Kőröshegy - Tamási - Hőgyész - Bonyhád - Mecseknádasd - Pécsvárad - Pécs - Újpetre
73. Belső-somogyi kerékpárútvonal:
Fonyód - Buzsák - Somogyvár - Kaposvár - Szenna - Almamellék - Abaliget - Orfű - Pécs
74. Kaposmente kerékpárútvonal:
Nagyatád - Segesd - Nagybjom - Kaposmérő - Kaposvár - Taszár - Dombóvár - Kurd - Hőgyész
81. Balaton-Rába kerékpárútvonal:
81.A: Veszprém - Nagyvázsony - Kapolcs - Tapolca - Sümeg - Somlóvásárhely - Pápa - Árpás - Győr
81.B: Tapolca - Szigliget
82. Termál kerékpárútvonal:
82.A: Zalabér - Kám - Rum - Sárvár - Szeleste - Bük - Csepreg
82.B: Rum - Szombathely - Bucsú
83. Rába-Bakonyalja kerékpárútvonal:
Sárvár - Celldömölk - Mersevát - Pápa