

Címzett: Dohány Máté
FŐMTERV

Tárgy: Észrevételek a XVI. kerületi KHT egyeztetéséhez

Tisztelt Dohány Máté!

Az egyeztetésen nem jutott idő a Kerékpárosklub javaslataira adott válaszokat tartalmazó táblázat megbeszélésére, ezért észrevételeinket ez úton adjuk át.

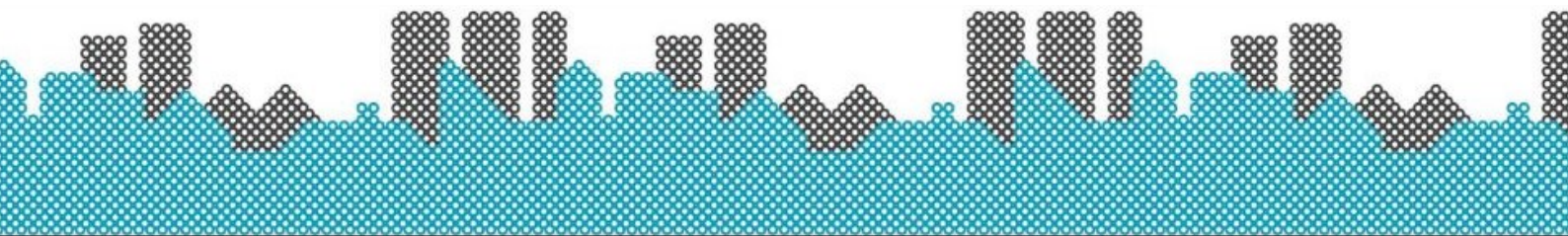
- Szilas patak mentén tervezett elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút konfliktusmentes használatához 4-5 méter szélesség szükséges.
- Budapesti út - hosszú távú elképzelések között legyen benne a KHT-ban a korábbi javaslatunkban említett teljes hossz. Centenárium lakótelep és Sashalom központ között jelenleg is életképes, az út esése ezen a szakaszon megfelelő. Ha ez kimarad, akkor a Szent Korona út és a Margit út között nincs sugár irányú hálózati elem kb 1,5 km széles sávban. Sashalom központ és a Centenárium lakótelep között azért is érdemes javítani a kerékpározás feltételeit, mert Sashalom központ Budapest területfejlesztési koncepciójában jelentős helyi központként van kiemelve, a lakótelep pedig a kerület legsűrűbben lakott területe. A forgalmi adatokat ábrázoló térkép szerint továbbá a Budapesti út forgalma 500 és 1000 E között van, és csak a János utca-Futórózsa utca között haladja meg ezt. A csomópontok beláthatósága fontos szempont, de ez a tény is alátámasztja kerékpáros szempontú fejlesztését, pl. a hasonló keresztmetszetű Margit utca 3000-6000 E közötti terhelésével összevetve. A Budapesti-Batthyány kereszteződésben a mini körforgalom mint opció is megfontolandó lehet, amíg a kisajátítás nem lehetséges.
- Rákosi út - Regele János utca és József utca között az alközponti jelleget erősítendő, úgy gondoljuk, nagyobb hangsúlyt kell, hogy kapjon a gyalogos és kerékpáros célforgalom, az átmenő gépjárműforgalommal szemben, így továbbra is szorgalmaznánk a sebességcsökkentést. A város érdeke az alközpontok erősödése, ami a helyi funkciók bővülését és az ingázás csökkenését eredményezi. Jó példa erre a nagykanizsai Fő út fejlesztése, amit tavaly adtak át. A fent említett két terület a XVI. kerület településfejlesztési koncepciójában a főutca fejlesztési alprogramban is szerepel, ahol az intézkedések között kerékpártárolók elhelyezése is szerepel, ami mutatja a kerület szándékát a területek kerékpárral való

megközelíthetőségének javítására.

- A Jókai Mór utca miért került ki a hálózathoz? Fontos összekötő elem, és 1500-4500 E közötti forgalmával ugyanúgy elbír egy kerékpársávot, mint az egyébként jóval forgalmasabb Hősök fasora. Fontos kerületi célpontokat érint, a keresztmetszetbe egyszerűen beilleszthető. Korábban engedélyezési terv készült, annak kisebb korrekciójával megvalósítható.
- A tervezett Baross utcai vasúti átjáró zuglói oldala kisajátítást igényel, ennek a realitását érdemes lenne megvizsgálni.
- János utca: A Csömöri út-Rákosi út közötti egyirányúsítás esetén mindkét irányban elfér a kerékpársáv (az útszélesség kb. 8 méter). A 996-os éjszakai busz egyébként jelenleg használja a megszüntetendő irányt.
- A tervezett hálózat megoldandó hiányosságai:
- Veres Péter úti szervizút Sarjú út és Szilas-patak közötti összeköttetése (burkolás)
- Cinkota feltárása (pl. Somkút utca-Georgina u. kapcsolata a Vidám vásár utcán át, kopenhágai kerékpársáv alkalmazása)
- Malomdomb feltárása, Magtár utca kapcsolata Rákosszentmihállyal (praktikusan Budapesti út-Menyhért utca, ill. Bóbitás u.-Ostoros út)
- Cziráky utca szerepeltetése (XIV. kerület és Sashalom központ kapcsolata)
- XV. kerületben a János utca-Zsókavár utcát összekötő új gyűjtőút kialakítását tervezik a fejlesztendő területen, ezt távlatilag javasoljuk kezelni.
- Ostoros út: nagyon aszimmetrikus beépítés esetén akár elfogadható az egyoldali létesítmény. Itt a problémák az alábbiak:
 - a főhálózati elem itt a patak menti nyomvonal
 - oldalváltás
 - a keresztmetszetben megoldható az irányhelyes vezetés (célszerűen északnyugati irányban valamilyen kerékpárúttal, dél-keleti irányban kerékpársávval)

Javaslat:

Ostoros úton hosszirányban ne legyen fejlesztés vagy csak irányhelyes legyen. A Felsőmalom, Alsómalom utcára a bekötés a lehető legközvetlenebb módon történjék. (Ha az Alsómalomra nem lehet közvetlenül rákötni, akkor inkább



maradjon későbbi ütemre.) Ebből a pénzből a két Malom felől lehetne egy közvetlen csatlakozás a patak felé. Átvezetésnél, gyalogátkelőnél középsziget legyen minden esetben.

- Magtár utca: Az önálló kerékpáros alagút mit takarna? Nem javasoljuk, a HÉV felújítása alkalmából az átjáró általános szélesítése lehetne a megoldás.

Üdvözlettel:

Molnár Berta
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub
molnar.bera@kerekpárosklub.hu
+36 30 291 8458

