

**Címzett:** **Schaffhauserné Tombor Katalin**  
Stratégiai referens, Kerékpáros Koordinációs Főosztály  
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

**Tárgy:** XII. kerület Kerékpárforgalmi Hálózati Terv tervzsűri

Tisztelt Schaffhauserné Tombor Katalin!

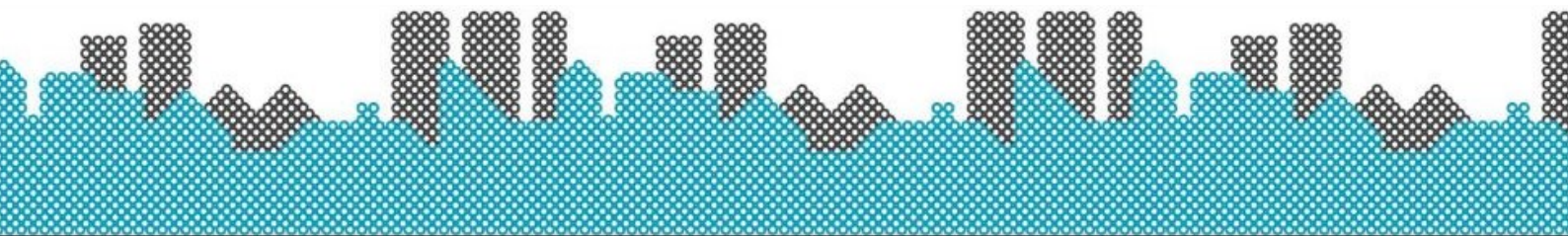
A XII. kerület VEKOP pályázat keretében készült Kerékpárforgalmi hálózati tervével kapcsolatos észrevételeink a következők:

Általánosságban elmondható, hogy a hálózati terv több ponton hiányos, illetve felületes. Nem koncentrálnak kellő hangsúllyal a teljes területre, és a szomszédos területekkel való kapcsolatra, elsősorban a Zugligeti út fejlesztésével foglalkozik. A Zugligeti úton a létesítményválasztás támogatható, ugyanakkor fontosabb kérdés a Szilágyi Erzsébet fasor – Budakeszi út – Zugligeti út csomópontok fejlesztése, hogy a meglévő létesítményekről biztonságosan elérhető legyen az új fejlesztés. Ezt a baleseti adatok is alátámasztják.

- A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények vizsgálata nem reflektál a problémákra, balesetveszélyes pontokra, ez hiányosság.
- A Budakeszi út fejlesztése vizsgálandó hosszú távú fejlesztési lehetőségként. Az árkok burkolásával és megfelelő csapadékvíz elvezető csatorna kiépítésével kerékpársávok hozhatóak létre.
- Szilágyi Erzsébet fasori meglévő kerékpárforgalmi létesítmény felülvizsgálata – fontos kerékpáros tengely, gyalogosokkal közösen vezetett, jellemzőek a jobbhorgos balesetek.
- Szent János Kórháznál található baleseti gócpontra nem reagál a KHT. Ugyanez igaz a Zugligeti út – Virányos út – zalai út csomópontra.
- Ugyanitt B+R elhelyezhető lenne, a magasabb pontokon lakók a közösségi közlekedésről átszállva a belváros felé kerékpárral közlekedhetnének. A KHT nem ad javaslatot B+R parkolók elhelyezésére.
- A KHT térjen ki arra, hogy a T30 zónák kijelölésén felül szükséges-e forgalomcsillapító eszközök használata.
- A T30 zónák közti gyalogos és kerékpáros átjárhatóságot a Kútvölgyi út mentén

csomóponti beavatkozásokkal lehet segíteni. Javasoljuk ennek vizsgálatát. Ugyanez vizsgálendő a Budakeszi út mentén.

- Budakeszi - Szilágyi Erzsébet fasor - Zugligeti csomópontrendszer kiemelttel kezelendő, ez a legfontosabb feladat. A KHT mutasson lehetőségeket a fejlesztésre.
- Az egyirányú utcák jellemzőit, mint szélesség, megengedett sebesség, forgalomnagyság kérjük ábrázolni például táblázatos formában, és kérjük megindokolni, ha nem javasolják megnyitásra-
- A baleseti térkép valószínűleg hiányos. Ez abból is látszik, hogy a II. kerület térképén is szerepelt a Szilágyi Erzsébet fasor, és azon sokkal több baleset van ábrázolva, szinte minden keresztező utcánál. Ezen túl nem elég a térképes ábrázolás, a gócpontoknál ki kell térni a balesetek okára, problémára. A Kerékpárosklub által készített Egri Kerékpárforgalmi hálózati tervben található baleseti elemzést javasoljuk, mit jó példát.  
<https://drive.google.com/drive/folders/0Bz77JYCR25xXY2ozak1jVWdzeDg>
- A hálózati tervben bemutatott javaslatokról ütemezést és költségbecslést kell készíteni, különös tekintettel a VEKOP forrásból megépítendő beavatkozásokra.
- A javaslatok ugyanakkor ne csak rövid időtávra készüljenek. A teljes terület fejlesztési igényeinek felmérése szükséges, a környező területekhez való kapcsolódásukkal együtt. Az így feltárt fejlesztések kérése, új forrás esetén megvalósíthatók.
- A KHT foglalkozzon a szomszédos kerületekkel való kapcsolatokkal. Javasoljuk, hogy a II. kerülettel történjen egyeztetés, hogy összehangolt fejlesztés jöjjön létre.
- A közösségi közlekedési rendszer ábrázolása ebben a formában nem elég. Térképen, a meglévő hálózattal együtt értelmezhető.
- Kerékpártámaszokra vonatkozó javaslat a Zugligeti út vonalát vizsgálja. Kérjük, hogy ez terjedjen ki a teljes területre, különösen a Szilágyi Erzsébet fasorra és a Budakeszi útra.
- Belváros felé a Virányos út - Kútvögyi út/lejtő útvonal bevonható a teherviselésbe. A Zugligeti út felől érkezve így elkerülhető a Zugligeti út - Budakeszi út - Szilágyi Erzsébet fasor csomópont.

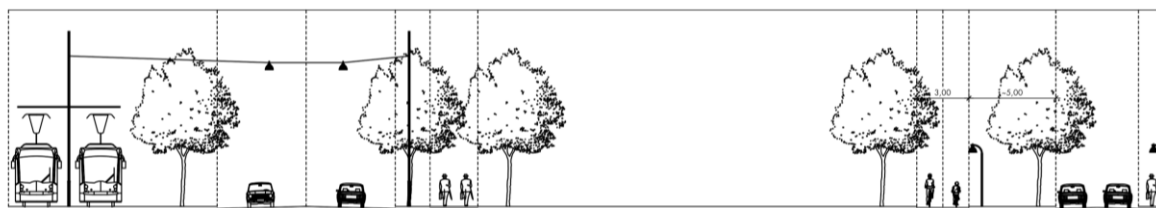


Szilágyi Erzsébet fasor:

A gyalog- és kerékpárút szélesítése helyett (ami helyben igen korlátozott, a fasort is érintheti. Továbbá problémás, hogy a járda mellett padok is találhatóak, melyek használatát a kerékpározás akadályozza) javasolt önálló nyomvonalon a zöldsávban kerékpárút kialakítása kb. 3 m szélességben. Ennek előnye, hogy egy "cycle highway" jellegű nyomvonal jöhet létre. További előny, hogy a forgalmi áramlatokat a kerékpárút valamennyi esetben merőlegesen keresztezheti, a maihoz hasonló "jobbhorgos" szituációk nem fordulhatnak elő.

A nyomvonal kialakítása fa kivágását gyakorlatilag nem teszi szükségessé és a széles zöldsáv használati értékét sem rontja.

Keresztmetszeti kialakítási javaslat:



Budagyöngye felett a kerékpárút 3 m szélességben áthelyezhető a villamospálya keleti oldalára. Helyenként a szervízút igénybevehető, a benzinkút elkerülése kritikus. Itt megosztott nyomvonal elképzelhető (pl. észak felé szervízúton, déli irányban a meglévő nyomvonalon).

Kérjük a hálózati terv kiegészítését annak érdekében, hogy a leghasznosabb beavatkozások tudjanak megvalósulni, és jövőbeli fejlesztések is megalapozottan történjenek.

Üdvözlettel:

Molnár Berta  
műszaki tanácsadó  
Magyar Kerékpárosklub  
[molnar.bertha@kerekpárosklub.hu](mailto:molnar.bertha@kerekpárosklub.hu)  
+36 30 291 8458

