

Budapest Főváros XIX. kerület Kispest KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV véleményezése 2017. április 25.

Meglévő létesítmények

Általánosságban

A meglévő létesítmények elemzése hiányos vagy néhány ponton nem megfelelő. Hiányolható, hogy nem javasol a meglévő létesítményeken korszerűsítést.

Határ úti metrómegálló környezete

„A Belváros felé vezető oldalon kétirányú, járdán vezetett kerékpárút található, kisebb-nagyobb konfliktusokkal terhelt a ráparkolások és a gyalogosokkal való közös felület miatt, de alapvetően jól kerékpározható útvonal” – A nyomvonalat nem tartjuk jól kerékpározhatónak: az említett problémákon túl először az Üllői útból a Vak Bottyán utca felé kiágazó útnak kell elsőbbséget adni, majd a Kőér utcai csomópontnál a kedvezőtlen lámpabeállítások miatt csak több fázisban lehet átkelni. Hiányzik a kapcsolat a Zágráb utcával is, amely jól kerékpározható utca a belváros irányába (közigazgatásilag ez már X. kerület).

Hunyadi u.-Sibrik Miklós út harántirány (Üllői út-Vak Bottyán u. között)

Az elemzés nem tér ki az Üllői út és a Vak Bottyán út közötti szakaszra. Itt említendő a Szabó Ervin utca és a Simonyi Zsigmond utca helyzete, kerékpárosbarát átalakítás lehetőségei (nagyobb beavatkozás szükségessége esetén hosszú távon).

Emellett szükséges a jelenlegi, néhány éve létesült kerékpáros nyomvonal értékelése, az ugyanis nem teljesíti a főhálózati szerephez szükséges követelményeket: A felüljáróról nem lehet egyenesen továbbhaladni Kispest felé, a Katica utcához vezető kerékpárút szinte megközelíthetetlen (csak nagy kerülővel vagy gyalogos átkelőhelyen érhető el). Kerékpározás szempontjából akadályt jelent a lakótelepi utcák forgalmának sorompóval történő szabályozása is: a sorompók ugyanis egyes helyeken csak a zöldterületen kerülhetnek ki kerékpárral. (A forgalomszabályozás üdvözlendő, de javasolt a sorompók cseréje süllyedő oszlopra.)

A Kossuth téren átvezető járdán vezetett kerékpárút nehezen használható, a kerékpárúton állandó a gyalogos forgalom. A rövid szakasz hálózati kapcsolatai is hiányosak (pl. piac mögötti utcával nincs kapcsolata). Javaslat: a téri szakaszon a kerékpáros forgalom úttestre helyezése, a kerékpárút járdának minősítése. A piac mögötti csomópontban rámpa kialakítása.

Hunyadi utca

Az Ady Endre utca és a József Attila utca közötti szakasz problémás. Az Ady Endre úttól kerékpársáv indul, hogy rögtön oldalváltással a kerékpárútra kelljen térni. De még az első keresztutca (József Attila utca) előtt vissza kell térni az ismét elkezdődő kerékpársávba. A kétszeri oldalváltás felesleges idővesztés és baleseti kockázat.

Javaslat: folytonos kerékpársáv kialakítása az Üllői út felé. Javasolható az egyirányú szakaszon dupla záróvonalas elválasztás. A parkolósávval rendelkező szakaszon a parkolás megtartható. Javasolt a parkolósáv túoldalra helyezése. Javasolt keresztmetszeti felosztás: 2,50 m parkolósáv, 3,50 m forgalmi sáv, 0,5 m biztonsági sáv, 1,50 m ellenirányú kerékpársáv.

A Hunyadi utca teljes szakaszán a burkolati jelek megújítása szükséges.

Pannónia út

Az egyoldali kétirányú kerékpárút általános problémái. Használata a Határ út M felé nehézkes.

Javaslat: kerékpáros nyom felfestése a Határ út M felé.

Javaslati rész

Szabó Ervin és Simonyi Zsigmond utcák

A két utca Kispest két alközpontját köti össze (Kőbánya-Kispest és a Kossuth tér környéki városközpont). Ennek ellenére a KHT-ban nem nagyon jelennek meg. A városközponti jelleg miatt kerékpárosbarát fejlesztésük elengedhetetlen.

A két utca egyirányú utcapár, két sávós keresztmetszettel. A kétsávós jelleg a Simonyi utca balesetveszélyes gyalogátkelőhelyénél megszűnt.

Javaslat:

Szabó Ervin utcán kerékpársáv/busz-kerékpársáv kialakíthatóságának vizsgálata. Sebességkorlátozás vizsgálata javasolt.

A Sibrik Miklós úti kapcsolatok kifejezetten hiányosak. Kispest felé nem lehet a felüljáróról egyenesen továbbhaladni. A KHT erre a hiányosságra is adjon javaslatot.

Simonyi Zsigmond utca a KÖKI felé jelenleg is 1 forgalmi sávós. Kerékpársáv/busz-kerékpársáv kialakítása javasolt. A széles keresztmetszet okán az Üllői út-Teleki utca között akár mindkét irányban biztosítható a kerékpározás.

Az Üllői úthoz kapcsolódó szakasz kifejezetten (túl!) széles. Ezen a szakaszon a hátsó sétánynál a gyalogos átkelést is biztosítani kell. Javasolt a Teleki utca torkolatának korrekciója, rövid távon forgalomtechnikai elemekkel.

Hunyadi utca

Rövid távú megoldásként működhet a párhuzamos utcák használata, de javasolt már most megterveztetni a középtávon a Hunyadi utcában kialakítandó létesítményt.

Üllői út

Az Üllői úton mindenképpen irányhelyes létesítmény szükséges. Problémát jelent ugyanakkor, hogy amennyiben valamilyen elválasztott létesítmény megvalósulna, az az eddig az úttesten kerékpározóknak valószínűleg hátrányos lesz.

A BKK és a BKV a villamosmegállók átépítését és az alacsonypadlós üzem bevezetését rövid távon tervezi, melynek során legalább 2,50 m széles peronok kialakításával lehet számolni.

Az Üllői úti kapcsolat legfeljebb ideiglenesen tekinthető megoldottnak. Az útvonal több helyen törik, kerülőre kényszerít. Nincs kapcsolata az Ady Endre út felé sem.

Az Üllői út fejlesztése az M3 metróvonal felújítása után irányhelyes létesítmény kialakításával szükséges.

Az Üllői út teljes villamossal járt szakaszára a teljes keresztmetszet rendezésére építész (!) és másodsorban közlekedési tanulmányterv készítése javasolható rövid távon, melynek során a kívánatos mintakeresztelvény meghatározható. Ez képezhetné alapját a hosszabb távú fejlesztéseknek.

Kerékpáros szempontból hosszú távon koppenhágai típusú kerékpársáv alkalmazása ajánlott.

Fő utca, meglévő gyalog- és kerékpárút

A kerékpárút forgalomtechnikája hiányos. Az elsőbbség szabályozása hiányzik, a József Attila utcán nincs átvezetve. Ennek korrekciója szükséges.

Széles gyalogos felületek gyalogos-kerékpáros övezetként megjelölhetők.

József Attila utca

Nyitott kerékpársáv kaposvári tapasztalatok alapján 4-5000 E/nap ÁNF-ig jól működik. Bevezetése továbbá a forgalom bizonyos mértékű átrendeződésével is jár. A kerékpáros nyomot kevésbé tartjuk itt jó megoldásnak.

A József Attila utcán egyéb forgalomcsillapítási beavatkozások szintén szükségesek (gyalogátkelők felaszfalozása, esetleges csomóponti áthajtás korlátozása gépjárművek számára stb.)

Ady Endre utca – Puskás Ferenc utca főtengely

A rendőrség menti szakasz kiváltása szükséges. Kerékpáros nyom is elfogadható a széles külső sávban. Járdán vezető szakasz is megtartható, de a kétoldali polleres elválasztást ki kell váltani úgy, hogy a kerékpárút végig az úttest oldalán fusson és közvetlenül kapcsolódjék az Ady Endre út útpályájához.

Rövid szakaszon alkalmazva nem szükséges önálló létesítményként tekinteni a kerékpáros nyomra. Rövid távon meggondolandó, hogy a peronok melletti szűk forgalmi sávot forgalomtechnikai elemekkel leszűkítsék és az Erzsébet királyné útjához hasonló kerékpársáv szakaszokat alakítsanak ki. A szűk peronok forgalombiztonságán is javítana a megoldás az átépítésig.

Puskás Ferenc utca

A jelzett szakaszon villamos még nincs. A villamosfejlesztés terveit irányhelyes létesítmény alkalmazásával szükséges frissíteni.

Álmos utca

A Mészáros Lőrinc utca keresztezése az egyenrangúság miatt kritikus lesz.

Határ út

Az erdő oldali kerékpárút a lokális forgalom kiszolgálására alig alkalmas. Ebben az esetben célszerűbb a Távíró utca (IX.) fejlesztése, mely a Határ út funkcióit több ízben szintén biztosítani tudja. A Határ út M térségéből érkezők számára az Álmos utca könnyen elérhető.

Javasolt elsősorban a villamoson "innyi" keresztmetszetben a kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezése, irányhelyes létesítményként (elsősorban koppenhágai kerékpársáv formájában). A készülő XX. kerületi KHT-ban hasonló javaslattal éltünk – összehangolás szükséges.

A komoly mértékű fakivágással járó megoldás a jelenlegi közhangulat tekintetben különösen nem javasolt.

Bercsényi utca

Ady Endre útra kerékpáros nyitás javasolt.

Vas Gereben utca

Kerékpáros nyom folytonos alkalmazása önmagában nem javasolt. Amennyiben kerékpársáv vagy nyitott kerékpársáv nem alkalmazható (ezeket is elsősorban forgalomcsillapítási és kevésbé kerékpáros szempontból célszerű megvalósítani), javasolt a parkolósávok váltakozó alkalmazása. Ez által sávelhúzások jönnek létre, forgalomcsillapító hatással. Az útszakasz teljes hosszán sebességkorlátozás bevezetése célszerű.

Hofherr Albert utca

A Nádasdy utca és a Mészáros Lőrinc utca között egyoldali kialakítás nem javasolt. Elsősorban a Nádasdy utcai járműosztályozó kerékpárosbarát korrekciója szükséges (előretolt kerékpáros felállóhelyek, csomóponti kerékpársáv/nyitott kerékpársáv stb.).

Ha már átépítés történik, irányhelyes létesítmény kialakítása javasolt. (A fairtással történő egyoldali kerékpárút többszörösen nem szerencsés.)

A Nagykőrösi út és a Nádasdy utca között a pontos létesítménytípus a további tervezés során dőljön el. A különböző szakaszokon eltérő megoldás alkalmazása is lehetséges. Csomópontban kerékpársávként történő vagy járdaszintre emelt átvezetés javasolt.

Mészáros Lőrinc utca

A kapcsolat ma is létezik, kisebb korrekciókkal fejleszthető.

Rövid távon a Mészáros Lőrinc utca utolsó háztömbnyi szakaszának korrekciója javasolható. A 30-as övezet kezdetét célszerű az Álmos utcához tolni és a torkolati szakaszt levédeni a sebességkorlátozás megtartásával. A csomópontban előretolt kerékpáros felállóhely és csomóponti (nyitott) kerékpársáv kialakítása célszerű.

Lehel utca

Kerékpársávval történő fejlesztése csak az ütemezésben jelenik meg, a szöveges részből hiányzik. A fejlesztés indokolt lehet, de indoklás is szükséges hozzá.

Külső kapcsolatok

XX. kerület

Hiányzik a Nagykőrösi út-Béga utcai kapcsolat említése. (Ez a lakóterület szélét éri csak el, de egyúttal fontos kapcsolat Soroksár-Újtelep, a Dél-Pesti Kórház és a TESCO áruház felé.) A kapcsolat kerékpárosbaráttá tétele érdekében megfontolandó a Nagykőrösi út menti fejlesztés szakaszolása, a Hofherr A. u. és az M5 alatti átjáró közötti szakasz rövid távon történő megvalósításával.

XVIII. kerület

Vizsgálandó a Vak Bottyán utca-Alsó erdősor-Jegenye fasor útvonal fejlesztése is hosszú távon, a 142-es vasútvonal szintbeni keresztezésével.

Egyéb forrásból megvalósuló fejlesztések

A más forrásból megvalósuló fejlesztéseknél (pl. 42-es villamos vagy utánpótlás centrum beruházás) szükséges a projektgazdával való egyeztetés az érintett útszakasz fejlesztésének időbeli ütemezése, műszaki tartalma, pontos kiterjedése megállapítása érdekében.

Baleseti helyzet (29. o.)

Az anyagi káros balesetek csekély száma irreális, valószínűsíthetően adathiányból fakad.