

SZAKMAI VÉLEMÉNY

Tárgy: a Bem rakparti kerékpárút rekonstrukciójáról a 17-19-es villamosjáratok összekötése (fonódó villamos projekt) kapcsán

Készítette: Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja - 2010. február

Kapcsolat tartó: Bencze-Kovács Virág, műszaki tanácsadó

kozlekedes@kerekpárosklub.hu, Tel: 30/8942098

A tervezett útépitési és forgalomtechnikai kialakítást 2008 októberében megismertük, azóta több fórumon szóban elhangzott véleményünket 2009 szeptemberében is megírtuk a Közlekedési Ügyosztálynak. A projekt bizonytalansága miatt a kerékpárút témájában komolyabb egyeztetés eddig nem volt, illetve nem kaptunk róla értesítést. Most összefoglaljuk az álláspontunkat.

Jelen véleményünket egy II. kerületi önkormányzati képviselő felkérésére a Főmtervtől 2010 januárjában kapott engedélyezési terv alapján írjuk le.

Korábban jeleztük és kértük, hogy a Batthyány tér – Margit híd között meglévő kerékpárút szolgáltatási színvonala a „budai fonódó” villamos építésekor **ne romoljon**. Ez a szakasz szinte Budapest legjobban kialakított és a legnagyobb forgalmat lebonyolító kerékpárútja, viszont jelenlegi szélességében is már telítettnek mondható, **szűkítésével nem értünk egyet és nem fogadjuk el**.

Fontosnak tartjuk jelezni, hogy Budai rakparton vezető kerékpáros útvonal része **EuroVelo6 nyomvonalnak** (mely az Országos Területrendezési Tervről (OTrT) szóló 2003. évi XXVI. törvényben 1/6. számú mellékletében is szereplő országos kerékpárút törzshálózati része). Itt ennek megfelelő szolgáltatási szintű létesítmény várható el.

A terven ábrázolt állapot nem megfelelő a kerékpáros közlekedés szempontjából, a következők miatt:

- kerékpáros – gyalogos/utas konfliktusok a megállóknál, gyalogátkelőknél
- nem biztosított a híd déli járdájára történő, most meglévő csatlakozás
- kerékpárút szélessége a forgalomhoz képest nem elégséges

Ajánlások:

- Tekintettel a kerékpárút forgalmára és jelentőségére a 2,0 m szélesség nem fogadható el! Ez a szakasz Budapest legforgalmasabb kerékpárútja! A minimum 2,20, de ahol lehet, ennél több szükséges. (Az OTrT -ben is szereplő Euro-Velo nyomvonal esetében az előírás min. 3,00, ajánlott 4,00.) A járda ezen a szakaszon min. 3,50 helyett nyugodtan lehet 3,0, a zöldsáv 2,10-2,70 m helyett 1,50 m! A közúti forgalmi sávok 3,25-3,00 m-re csökkenthetők.
- Margit híd déli oldalán biztosítani kell a híd déli oldalára továbbá a Liphay u. irányába történő kerékpáros továbbhaladást (akkor is, ha nem lesz a hídon kerékpárút) - Legyen a gyalogátkelőtől délre kerékpáros átvezetés és az úttesten kerékpárosnyomként tovább vezetve a Margit híd felé való felhajtás érdekében.
- Villamosmegállóknál (Batthyány tér, Bem tér)középperont kellene csinálni, így csökkenthető a szükséges peronszélesség, nem kellene osztatlan gyalogkerékpárutat kijelölni, ill. a várakozó-leszálló utasok nem kerülnek konfliktusba a kerékpárosokkal. Ha ez nem oldható meg, a közös felületet piktogramokkal kell jelezni, hogy a gyalogosokban is tudatosuljon, ezen a területen kerékpárosokra kell számítaniuk, esetleg eltérő burkolattal kialakítani.
- A Batthyány tértől délre a későbbiekben folytatni kell az önálló kialakítást, ezért a tervben gondolni kell arra, hogyan csatlakozhat a kerékpárút ehhez (villamos lekeresztése vizsgálandó)
- Csalogány utcánál, Bem térnél meg kéne teremteni a kerékpárosok közúti csatlakozásának lehetőségét
- Kacsza utcánál a fakivágásos változatot jobbnak tartjuk, sőt a kerékpárút elhúzásának legyen nagyobb íve hogy a lámpánál a várakozó kerékpárosok fel tudjanak állni. Annak érdekében, hogy a nem jól belátható kanyarban a gyalogosok csak a zebrán keresztezzék a kerékpárutat, korláttal el kell zárni a többi részt, illetve a beláthatóságot biztosítani kell. Megfontolandó a külön kerékpáros átengedő jelzőfej felszerelése.
- A hídnál villamosnak legyen bejelentkezés, és amikor nem jön, akkor a déli oldali járda irányában a kerékpáros egyben meheszen át a vágányokon + úttesten a hídi felhajtó felé.
- A híd lábánál rakparti 4 m-es szűkületen lehet egy felfestett „elvi” megosztás, 2,0-s kerékpáros szélességgel, így mellőzhető az osztatlan kialakítás. Itt már nagyon kevés a gyalogos, ezért nem indokolt a 4,50-es zebra sem. Ha viszont a gyalogosforgalom nem indokolja az osztott kialakítást, akkor az átkelő sem kell hogy osztott legyen.
- Margit híd északi oldalán biztosítani kell a Margit krt. ill. a Vidra utca felé történő továbbhaladást.

További gondolatok:

- A helyi forgalom támogatására kiválóan adódik a **Frankel Leó** utca. A Margit körúton való átvezetéssel lehetővé kellene tenni a kerülő nélküli átjutást. A villamos peron vonalához illeszkedő akadálymentes átjutást kellene biztosítani a kerékpáros forgalom számára, ezzel is kialakulna egy kerékpáros tengely Óbuda, Újlak felé
- Érdemes lenne azt a változatot is megvizsgálni, amikor a **kerékpárosok a villamospályán haladnak**, ekkor értelemszerűen kell valamennyi hely a lehúzóásra. Példák Berlinből, Grazból, Prágából, Bécsből, Pozsonyból:

<http://picasaweb.google.com/magyar.kerekpárosklub/VillamospalyanKijeloltKerekpárosUtvonal#>

Elképzelésünk az, hogy a kerékpárosok legálisan hajhassanak a villamospályán a sínek között: A Jégverem u. - Lánchíd és az Ybl M. tér - Döbrentei tér között már most is biztonságosan és akadálymentesen lehet (és szabad is!) kerékpározni, mivel ott a gépjárműforgalom is megengedett! A többi helyen ezt a megfelelő helyeken rámpa kialakításával és esetleg megfelelő jelzőtáblákkal, elsőbbség szabályozással javasoljuk megoldani.