

Címzett: Sebestyén Gábor
projektvezető, Tervezés és Járművek, BKK

Tárgy: Kerepesi út - Veres Péter út mentén kialakítandó kerékpáros infrastruktúra

Tisztelt Sebestyén Gábor!

A Magyar Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportja a tárgyi tervvel kapcsolatban az alábbi észrevételeket teszi:

Koncepció:

A déli oldalon a kétirányú kerékpárút támogatható és szükséges az Örs Vezér tere és Cinkota között.

Ezzel kapcsolatos javaslatok:

Örs Vezér téren mind a 4 ágon kétirányú kerékpárút átvezetését szükséges kialakítani a háromszög szigetek között. A jobbos sávokon jelzőlámpás irányítás bevezetése szükséges. Ehhez kapcsolódhat a Kerepesi úton kifelé vezető irányban tervezett egyirányú kerékpárút. Ehhez kapcsolódhat a lakótelep felőli kétirányú bekötés (és a Kerepesi út északi oldalán létesíthető kétirányú kerékpárúttal való kapcsolat).

Örs Vezér tere és Rákosfalva között az útpálya mentén a kialakítás a következő kell, hogy legyen: berendezési sáv (zöldsáv) és buszperon, kétirányú kerékpárút, járda.

A kerékpárút ahol csak lehet, legyen 3 m épített szélességű.

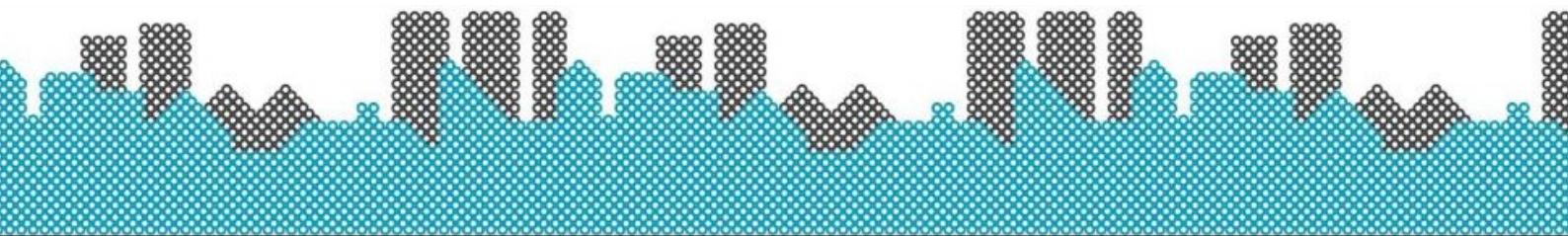
A csomópontokat felül kell vizsgálni minden esetben. Jelzőlámpa esetén lehetőleg biztosított irányítás (önálló, kanyarodó gépjárműforgalomtól mentes zöldidő) legyen.

Konkrét javaslatok a déli oldali kétirányú kerékpárúthoz:

Kisebb utcáknál, benzinkút behajtójánál járdaszintű átvezetés legyen a kerékpárúton és a járdán is, a kerékpárútnak és a járdának a burkolatfolytonossága mellett.

Pilisi utca torkolatának befordítása szükséges, az átvezetést ki kell emelni. A balra forduló irány tiltását meg kellene vizsgálni.

Valamennyi jelzőlámpás csomópontban, ahol van egy közúti irány, az azzal való kerékpáros kapcsolat biztosítása szükséges, elsősorban közvetett kapcsolattal, Gellért tér típusú felállóhellyel.



Rákospatak felett új híd szükséges (kerékpárút, járda). A vasúti híd alatt a járda keresztmetszete bővíthető kb. 1,5 m-rel a sávok szélességének módosításával.

A CEU előtt az épületig kisajátítás is szükséges lehet.

Egyéb általános javaslatok:

A kerékpáros átvezetések és a gyalogátkelők ne legyenek egymáshoz szoríva, ahol nem különösen szükséges, a kettő között legyen legalább 1 m szabadon tartott sáv (ide kerülhetnek a jelzőoszlopok is például).

Jelzőlámpás irányítás esetén a kerékpáros forgalmat minden esetben kerékpáros jelzőlámpák irányítsák. A figyelem jobb felhívása és egyéb megfontolások esetén (pl. jelzőtáveszés esélye) 200-as ismétlődő jelzőt tegyenek ki.

Küldött tervekkel kapcsolatos észrevételek:

Sárgarózsa utcai csomópont:

A kerékpáros átvezetés után a kerékpárút egyenesen a szervízútba legyen bekötve.

A szervízúti (északi) kerékpárút ne tapadjon rá a gyalogátkelőre, hanem legyen elhúzva. Ennek kiágazása legyen az Örs Vezér tere felé vezető nyomvonal. A nyomvonal geometriája legyen ergonomikusabb. Az északi kerékpáros átvezetés úttest felőli oldalán Gellért tér típusú felállóhely biztosítsa a Sárgarózsa utca felé történő továbbhaladás lehetőségét.

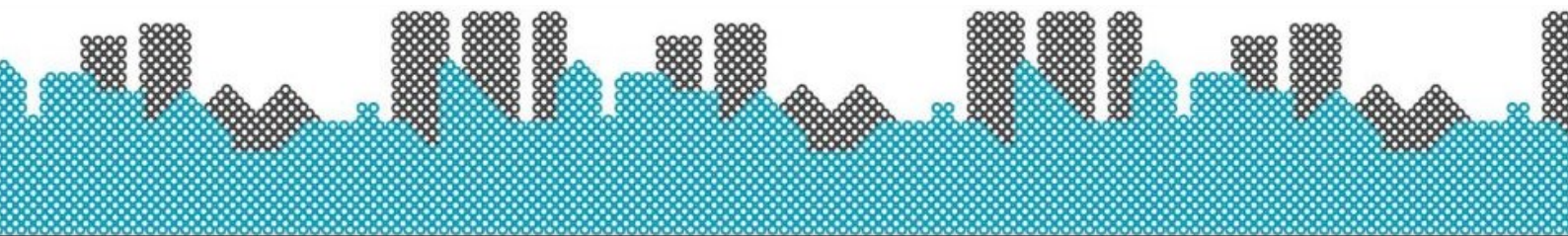
A Sárgarózsa utca felől lehessen felhajtani a kerékpárutakra úgy, hogy utána a kerékpáros az Örs Vezér tere felé tudhasson továbbhaladni.

Az észak felől érkező nyomvonalról is lehessen balra, Cinkota felé továbbhaladni (ezért is szükséges a Veres Péter utat keresztező átvezetést egyenes nyomvonallal a szervízúthoz vezetni, onnan a átvezetésen érhetik el a déli oldalon lévő kerékpárutat. Ezzel párhuzamosan javasolt kerékpáros felhajtó kialakítása is a déli oldali kerékpárútra, kialakítva a közvetett balra fordulás lehetőségét.

A Veres Péter úti járda és kerékpárút felület a Sárgarózsa 1. szám előtt irreálisan beszűkül, ráadásul ide fut be az átvezetés és a gyalogátkelő is. Ez a Rudas fürdőnél tapasztalható problémákat okozna. Ez a mai állapothoz képest is jelentős visszalépés, ami nem elfogadható. Eleve megkérdőjelezhető, hogy egy metrófejlesztés esetén miért bővítjük ilyen mértékben a közúti kapacitást (most kifelé ott 1 sáv vezet), projekt után pedig pont, hogy a személygépjármű és átmenő autóbussz forgalom csökkenésével lehet számolni.

Ha másképpen nem megy, a saroktelken kisajátítás szükséges.

Megjegyzendő, hogy amennyiben a járda és kerékpárút ilyen mértékben csökkenthető, akkor a 2



forgalmi sáv szélessége is lehetne 6 m.

Thököly út csomópont:

A közúti csomópontban biztosítani szükséges, hogy a kerékpárosok valamennyi irányban tovább tudjanak haladni, továbbá, hogy a kerékpárútra rá tudjanak fordulni. A kerékpárúthoz is lekerekítések szükségesek.

A Veres Péter utat keresztező átvezetés csak lokális kapcsolatot ad, a Thököly úti kerékpározás szempontjából nem vehető figyelembe.

A kerékpáros átvezetések ne tapadjanak a gyalogátkelőkre. A szervízúti oldali kerékpárút is lehetőleg 3 m széles legyen.

Órhalom utca

A gyalogátkelőhely mentén kérjük vizsgálni kerékpárút átvezetés létrehozását A Veres Péter út túloldalára. A B+R parkolókat az állomás két végéhez közel érdemes elhelyezni, hogy minimalizáljuk a gyalogosok és kerékpározók közötti konfliktus lehetőségét.

Órhalom utca magasságában a szervízúti oldali kerékpárút szervízúti csatlakozásában legyen lekerekítés (Legyen ábrázolva ezen a tervszinten is, ne maradjon el.)

Hősök fasora csomópont:

Nem látszik a szervízúti átjárhatóság, ezért itt nyilvánvalóan komolyabb átdolgozás szükséges.

A kerékpáros mozgásokat, melyek a keresztező úttal kapcsolatosak, a közúti csomópont területén szükséges biztosítani.

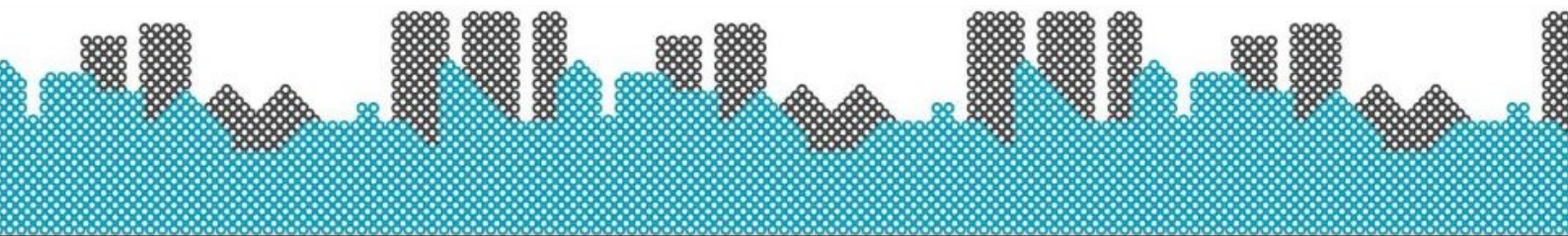
A kerékpáros átvezetések ne tapadjanak a zebrákra.

Tizsakömlő utca csomópont:

A Máté utca felé Gellért téri felállóhellyel szükséges a kerékpáros kapcsolat biztosítása.

A szervízút eltolt torkolata érthető, a jelölt kialakítás azonban túlzottan "gépjármű-orientált". A gyalogos mozgásokat azonban ott kell biztosítani, ahol az emberek valójában átmennek.

Javaslat: a két torkolat és a közöttük lévő útszakasz járdaszintre emelése. A futtatott jobbos kifizorgalmú utcán ne jelenjen meg, a Máté utcára fordulóknak közös sávból forduljanak jobbra.



A Borotvás utcai kerékpáros átvezetés mellett szükséges egy 3 m széles gyalogátkelő kialakítása, különben itt fognak átjárni (pont itt van a lépcső). A kerékpáros átvezetéssel szemben legyen kerékpáros kihajtási lehetőség a Katóka utca felé.

A metróállomás fölötti térrész ne legyen majd teljesen leburkolva (Érd-Alsó állomás), hanem legyenek rajta növényzigetek (növénykazetták), akár az állomáshoz felülvilágítók. A térrész célszerűen gyalogos-kerékpáros övezetként jelölendő ki.

Jókai Mór utca csomópont:

A Jókai Mór utcánál legyen megadva a szervízúti kapcsolat. A parkolóban az utolsó három helyen kerékpárút-csatlakozás kialakítása szükséges. A parkolók az Imre utca felőli oldalon bővíthetőek. A déli oldali kerékpárút felől Gellért tér típusú átvezetéssel a kerékpáros kapcsolat kialakítható. Az átvezetés és a gyalogátkelő korrekciója szükséges. Szükséges a kerékpárút átvezetésének és a gyalogátkelőnek a szétválasztása, közöttük kb. 1 m üres sáv biztosítása.

Baross Gábor utca csomópont:

A csomópont kapacitása a mai állapothoz képest lényegesen megnő, mivel kiesnek csúcsidőben irányonként 7-8 percenként közlekedő vonatok miatti zárásidők. Ennek következményeként nem lehet oka annak, hogy a kerékpáros kapcsolat legalább bejelentkezéssel jelzőlámpával nem biztosítható.

Szükséges:

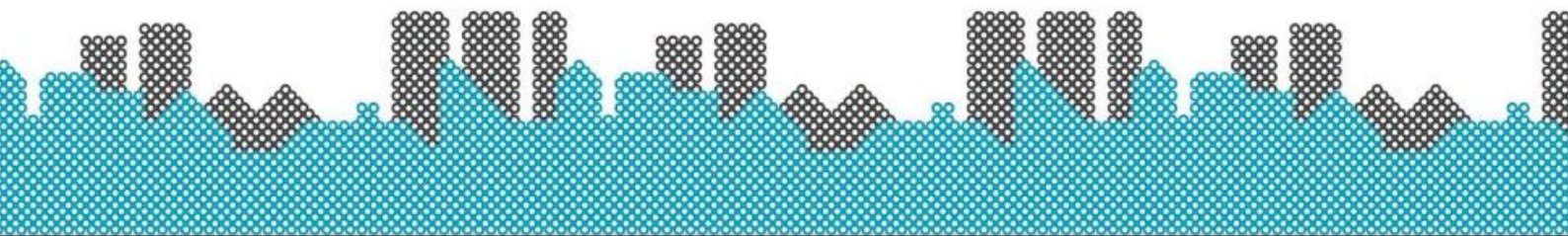
Baross utca felől egyszerűen kerékpáros felhajtó a kerékpárútra. A Baross utca felé kerékpáros torkolat, jelzőlámpával, szükség esetén bejelentkezős programmal.

Imre utcai átjáró:

Az új aluljáró szélessége tegye lehetővé, hogy kerékpárral is kényelmesen használható legyen a gyalogosok akadályozása nélkül. A folyosó szélessége legyen legalább 4,5-5 m. A déli oldalon a rámpa kerékpárral is jól használható lehet. Az északi oldalon a szervízúttal párhuzamosan lehetne kerékpáros rámpát kialakítani. (A rámpa és a folyosó derékszögű csatlakozását gondosan kell kialakítani. A kerékpáros rámpán akár két, kb. 30-50 fokos törés is lehet, hogy ne képződjék beláthatatlan, derékszögű csomópont. Ebben az esetben a lift és lépcső kombináció nem merőleges szögben történő csatlakoztatása is megfontolandó.

Nógrádverőce úti csomópont:

Az új műtárgyon szükséges önálló kerékpáros felületek alkalmazása, célszerűen csomóponti



kerékpársávként, a Nógrádverőce utcán elindítva.

A csomópontban a kerékpárútról történő északra fordulás biztosítása szükséges.

(Déli oldalon a megtört nyomvonalú járda ergonomikusabb vezetése szükséges.)

2018. szeptember 18.

Üdvözlettel:

Molnár Berta
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub
molnar.bertha@kereparosklub.hu
+36 30 291 8458

