

**Címzett:** Bereczky Ákos  
Innovációs főmunkatárs, Stratégia és innováció, BKK

**Tárgy:** VEKOP X. kerület - munkaközi tervek

Tisztelt Bereczky Ákos!

A Harmat utca munkaközi terveivel kapcsolatban a Kerékpárosklub Közlekedési munkacsoportja a következő javaslatokat teszi:

Tervezői kérdésekhez:

Kőbánya felső vasútállomás aluljáró

Elválasztást nem javasolunk, viszont táblázással vagy piktogrammal fel kell hívni a figyelmet a gyalogosok és kerékpárosok jelenlétére, együttműködésre.

A pollerek közötti távolságot javasoljuk növelni.

### **II\_3\_helyszínrajz**

A Harmat utcáról a Liget utcára balra forduló kerékpárosok orientálására a képzelte felezővonal mellé balos nyíllal rendelkező kerékpáros piktogram felfestése szükséges. A kerékpársáv korábban is elhagyható, a Tervezési Útmutató "B" ábrája szerinti kerékpársáv végződés javasolt, ahol a kerékpársáv kerékpáros nyomként széles forgalmi sávban folytatódik.

Előretolt felállóhely esetén a felállóhely hossza 4 m legyen. 2 m hosszú felállóhelyre gyakorlatilag nem lehetséges a felállítás.

### **II\_4\_helyszínrajz**

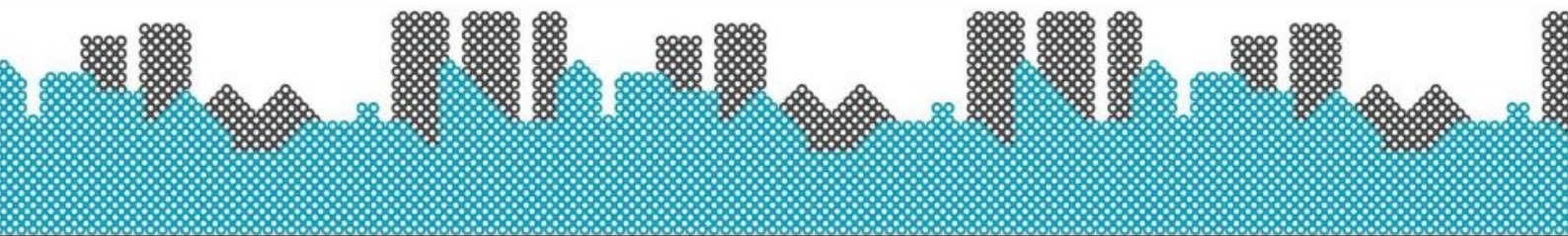
Kifelé vezető irány:

Az egyirányú kerékpárút az egyszerűbb kialakítás és a logikus elrendezés érdekében végig a járda úttest felé eső oldalán kell, hogy fusson. A Zsivaj utca torkolatán a gyalogos és kerékpáros átvezetést forgalomcsillapító küszöbként javasoljuk kialakítani.

A 17 szám előtti autóbusz megállóhelyen a kerékpárút elvezetéséhez az alábbi két megoldást javasoljuk:

- kerékpársávként történő átvezetés az öblön keresztül, a döntött faoszlopok (közvilágítás) kiváltásával (ezzel a magánterek igénybevétele elkerülhető)

- kerékpárútként történő elvezetés a peron mögött, a kerékpárút mentén új járda kialakításával



A kerékpárút előkertekbe történő vezetése se nem kényelmes, se nem elegáns. 2017-ben ilyen megoldást nem tartunk elfogadhatónak.

A megállóhely után a kerékpárutat továbbra is a járda úttest felőli oldalán tartjuk szükségesnek elvezetni.

Befelé vezető irány:

A Harmat utca 18 előtti járda gyakorlatilag pótlás nélkül szűnne meg, ami nem elfogadható, ráadásul a kerékpárúton történő gyaloglás mindennapos volna. (A hátsó járda nem egyenes vonalvezetésű, továbbá lépcső található benne.) Ezen a szakaszon a külső járdafelület átalakítását javasoljuk az alábbi módon: a kiemelt szegély süllyesztése alacsony kiemelt szegéllyé, kb. 2 m (1,75 m) széles koppenhágai kerékpársáv kialakításával. E mellett kb. 2 m (1,75 m) széles járda kialakítása lehetséges. A koppenhágai kerékpársáv egyik szélén sem tartjuk szükségesnek és nem javasoljuk burkolati jel felfestését.

A Harmat köz torkolatában a gyalogos és kerékpáros átvezetés járdaszintű kialakítását javasoljuk.

Az Örs Vezér tér irányú buszmegállónál a kerékpáros nyomvonal buszöblön át történő vezetését javasoljuk kerékpársáv kialakításával. Csak ez biztosíthatja a Zsivaj utca kerékpáros elérhetőségét, továbbá a gyalogosokkal történő konfliktusok elkerülhetőek. (A középsziget mellett egy forgalmi sáv és a kerékpársáv kijelölhető.)

A középsziget után egyirányú kerékpárút kialakítását javasoljuk a jelzőlámpás csomópontig. Ugyan ez a jobbra kanyarodó sávtól jobbra helyezkedne el, azonban önálló nyomvonala miatt lényegesen vonzóbb egy nyitott kerékpársávnál. Előnyitással, egymás mellett két kerékpáros felállását biztosító torkolati kialakítással az átvezetés biztonságosan megadható. A keresztezésben az átvezetés geometriája megfelelőbb.

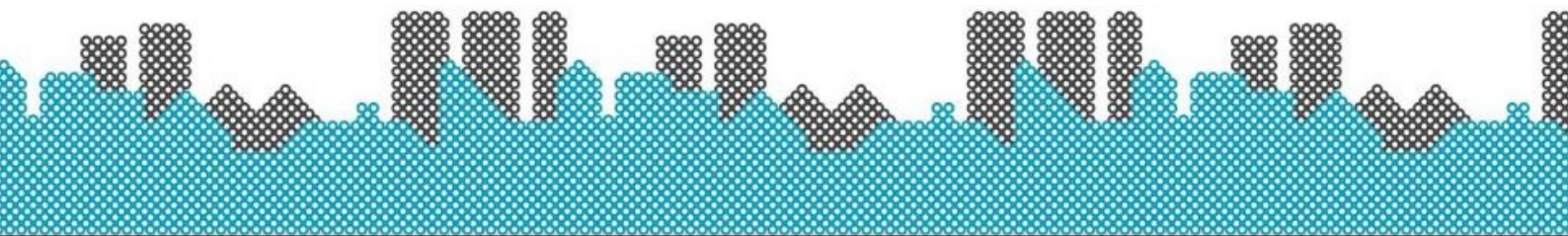
## II\_5\_helyszínrajz

Bebek utcával szemben szegélyszüllesztés szükséges. A Nyitra utcával szemben kialakítandó torkolat hasznos. Javasoljuk azonban kétirányú torkolat kialakítását a fa külső oldalán (a balra fordulóknak is arra térnek).

A Bebek utcát követő szakaszon egyetértünk az irányhelyes létesítmény kialakításával. Kifelé vezető irányban, ahol burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút van, javasoljuk az egyirányú kerékpárutat úgy kialakítani, hogy az elválasztás a burkolat felénél legyen, növelve a gyalogos felület szélességét. Befelé vezető irányban 2 m széles koppenhágai kerékpársáv kialakítását tartjuk szükségesnek. Új létesítmény és megkötések hiányában (ez itt teljesül) az 1,5 m szélességet kevésnek tartjuk.

Az Előd utcával szemben szegélyszüllesztés szükséges.

Az Albert Camus utcánál a buszmegállót megkerülő kerékpárút kialakítását nem tartjuk megfelelőnek. A megálló kialakítását úgy tartjuk megfelelőnek, ha az új kerékpárút (melynek szélessége elsősorban 2 m, esetlegesen, szükség esetén 1,5 m legyen) a peron és a járda között vezet. Szükséges az autóbuszmegálló rendezése korszerű utasváróval. (Ellenkező esetben



vélhetően évtizedekre a nyakatekert megoldás maradna meg.)

Az Albert Camus utcával szemben az 1 m széles kijelölés helyett a keresztmetszetben orientált elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakítását is megfelelőnek tartjuk rövid távon, ekkor az útban lévő légvezeték oszlop megtartható.

A körforgalom és a tervezett átvezetés között hiányzik az irányhelyes létesítmény. A körforgalom után (buszöbölből nyitva) szükségesnek tartjuk a koppenhágai kerékpársáv/egyirányú kerékpárút megtervezését 2 m szélességben, mely a DIGI iroda előtt a parkolón átvezethető. A kerékpáros nyom elhagyását javasoljuk.

Kifelé vezető irányban, ha az lhász utcára jobbra kanyarodó éket lezárják, a kerékpárút járdán tartása, a rossz geometria megtartása nem érhető. Az egyirányú kerékpárút úttest mellett történő átvezetése szükséges a szervizút felé, ahol ahhoz új torkolattal csatlakoztatható. Így biztosítható a kerékpáros nyomvonal megkívánt elsőbbsége is. A "lekanyarodó" kerékpárút szakasz felhagyását javasoljuk. A kerékpáros átvezetés mellett közvetlen gyalogos átjárás kialakítását is szükségesnek tartjuk, ez jelenleg nem teljeskörűen megoldott. Az ék lezárásán a kerékpáros behajtás lehetővé tételét továbbra is szükségesnek tartjuk.

A Gitár utcai körforgalomban a kerékpáros nyomok alkalmazásával egyetértünk. Egyetértünk a szervizút meglévő átvezetésének megtartásával is. A körforgalomban alkalmazott egyéb létesítményeknek ugyanakkor az elvetését kérjük:

- a tervezett önálló kerékpáros behajtó ág ott van, ahol semmi szükség nincs rá, kihajtás pedig a geometria miatt gyakorlatilag nem lehetséges
- a meglévő járdán vezetett kerékpárút a templom előtt a Kőér utca tervezett kétoldali kerékpársávja miatt feleslegessé válik, ezért ennek legfeljebb megtartása elképzelhető az átvezetéstől, bővítése semmiképpen (különösen a legszűkebb járdákon) nem javasolt
- A Harmat utca külső szakasza felől a járdára kényszerítés helyett önálló kerékpáros behajtó ág kialakítása szükséges

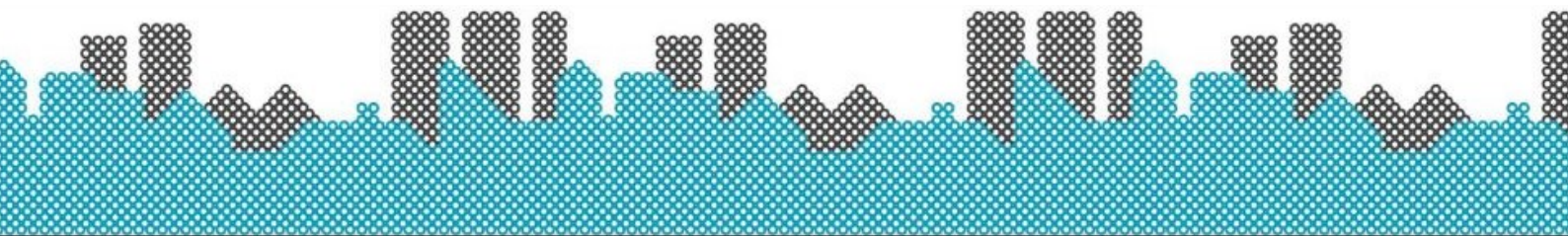
## II\_6\_1\_helyszínrajz

A tervezett kialakítás nem megfelelő, nem vonzó a kerékpározás számára. Ilyen főhálózati elem, mint a Harmat utca, a kerékpáros nyom nem elfogadható. Kétoldali kerékpársáv kialakítása szükséges a körforgalom utáni buszmegálló és a Kada utcai járműosztályozó között. A szórványos parkolás megfelelő számban kialakított gyeprácsos parkolóhelyen biztosítható. Az ellenirányú kerékpársávon széles vonallal vagy dupla vonallal történő elválasztás javasolt.

## II\_6\_2\_helyszínrajz

A Kada utca és a Kada köz között a tervezett kialakítást megfelelőnek tartjuk, az ellenirányú sávon javasoljuk azonban a dupla vonalas elválasztást.

A Kada köz és a Sibrik Miklós utca között a meglévő kerékpárút igénybevétele nem elfogadható és





nem is indokolt. A teljes szakaszon kerékpársáv kialakítását tartjuk szükségesnek. Ennek okai:

- járda nincs és nem is tervezett
- a két általános forgalmi sávra forgalmi igény nincs, a szélesség azonban a száguldást szolgálja
- a kerékpárút megtartásával egyik mellékutcával sem lesz kapcsolata vagy egyszerűen kialakítható kapcsolata a kerékpáros útvonalnak

## II\_6\_3\_helyszínrajz

A teljes szakaszon kétoldali kerékpársáv kialakítását tartjuk csak támogathatónak.

A Sibrik Miklós útnál a kifelé vezető irány a megálló után a meglévő átvezetéshez vezethető. Szükséges azonban, hogy a kerékpárút a járda belső oldalán maradjon, a járda pedig a meglévő kerékpárút legyen. A csomópontban kerékpáros jelző alkalmazását tartjuk szükségesnek (a szabályozástechnikai terv és a jelzőlámpa amúgy is módosul!).

Befelé vezető irányban a Harmat utca külső szakaszának szervizútja felől szükségesnek tartjuk rövid kerékpárút kialakítását a tervezett átvezetéshez, mely mellett járda kialakítása is szükséges a gyalogátkelőhöz.

A Sibrik Miklós úton átvezetett kerékpárútnak a járda belső oldalán tartása szükséges, a kerékpárút pedig legyen legalább 2 m széles (ennek akadálya nincs). A gyalogátkelőtől befelé a letaposás vonalában javasoljuk a hiányzó járda kiépítését.

A csomópontban a szegélykorrekcióval egyetértünk, javasoljuk azonban ugyanezt a Gyömrői út felé eső sarkon is. Javasoljuk a tervezett korrekció helyén minél kisebb sugár alkalmazását, hiszen ezen az íven fordulás nem történik.

Kérjük javaslataink megfontolását.

2017. január 09.

Üdvözlettel:

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

