

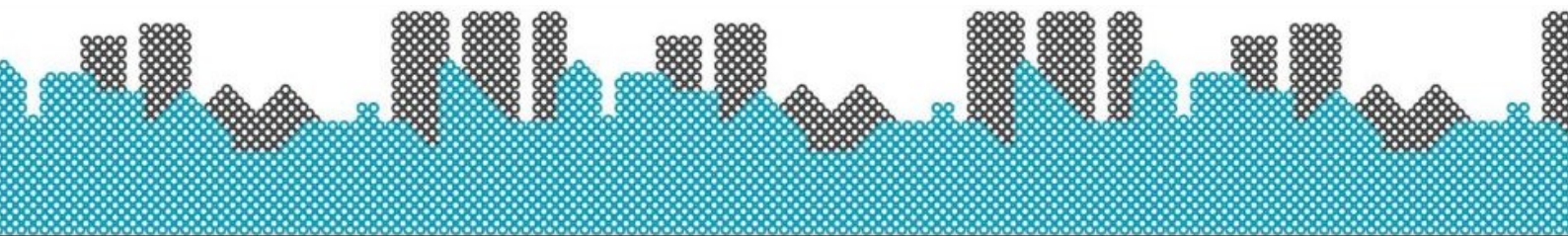
Címzett: Sebestyén Gábor
projektvezető, BKK

Tárgy: Az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása" projekt tanulmányterve

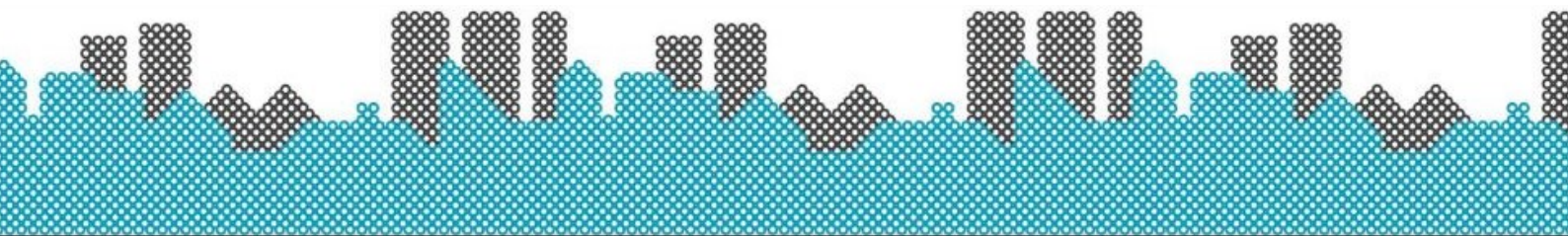
Kedves Gábor!

A Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja a tárgyi tanulmánytervvel kapcsolatban az alábbi észrevételeket tette:

- Az Örs Vezér téren a csomópontban mindenhol **kétoldali kétirányú** kerékpárút szükséges, a csomópontban a szélesség legalább 4 m legyen a csomóponti forgalomra, 2 perces jelzőlámpára tekintettel. A belváros felől legalább egyirányú kerékpárutat kell tudnia fogadni a Kerepesi útról. Az Örs Vezér terén a csomópont mind a négy ágán szükséges a kerékpáros átvezetés.
- Kerepesi úton az Örs Vezér tere és Rákosfalva között **mindkét oldalon kétirányú kerékpárút** szükséges a Kerepesi út jelentős elválasztó hatása miatt.
- Rákosfalva csomópontban a kerékpáros kialakítás elégtelen. Az új kerékpáros aluljáró kényelmetlen módon nyakatekert. A felüljáró árnyékában jó geometriájú aluljárót lehetne tervezni, kényelmes lejtésekkel. A Szentmihályi úthoz feljáró szükséges. A Rákos-patak felé vezető ág ebbe kényelmesen csatlakoztatható, a tekergő szerpentin nem elfogadható egyik oldalon sem. Az aluljáró és az abba vezető kerékpárút legalább 4 m széles legyen, tekintettel a várható távlati igényekre s arra, hogy a műtárgy bővítése költséges. Örs Vezér tere és Rákosfalva között legalább egy helyen kerékpárral járható aluljáró szükséges. A kerékpáros rámpát nem a Kerepesi úti járdáról, hanem a megfelelő íveket, rámpa kifuttatást biztosítva hátrébb kell indítani.
- A Kerepesi úti kerékpárutat célszerű lenne átvezetni a kőbányai oldalon is a vasút alatt. Ezt legalább jelölje a terv, ha vasúti híd módosítása kell hozzá, legalább szabályozási szinten legyen betervezve. Addig pedig próbáljanak meg szűkületi megoldást tervezni.
- Az Egyenes utcai átjáró nem megfelelő. A kerékpárút szélessége ott is elégtelen, ahol lehetne nagyobb szélességeket alkalmazni.



- Az M2R tervváltozatban az Egyenes utca – Pogány utca átjáró megszüntetésével ellehetetlenül a Rákos-patak menti kerékpárút ezirányú vezetése, valamint gyalog és kerékpárral túl nagy távolságon fog hiányozni az átkelési lehetőség a Kerepesi út mentén.
- Egyenes utcán kívül: a keresztirányú kerékpáros kapcsolatok nem mindenütt megfelelőek, van, ahol csak a B+R-t érik el, a túloldali kerékpárutat nem. Itt mindenütt, ahol közúti átjárás van, a kerékpáros átjárást is javítani szükséges.
- Cinkota: a kerékpáros átjárás biztosítása nem nagyvonalú, nyakatekert. Kényelmes ívekkel, megfelelő szélességgel rendelkező kerékpáros aluljáró szükséges, a Szlovák/Ostoros út felé a továbbhaladást biztosítani szükséges.
- A Cinkotai út – Pesti út csomópontban érdemes biztosítani a kerékpáros kapcsolatot a Cinkotai úttal Régiakadémiatelep és Rákosliget felé, hogy a tervezett állomás onnan is elérhető legyen kerékpárral.
- A Ferihegyi útnak is jelentős szerepe lehet az itt tervezett állomásra való kerékpáros ráhordásban, így a csomópontban célszerű számolni ezzel a kerékpáros iránnyal is.
- A terv az Akadémiaújtelep megállónál, 502. utca – Pesti úti kerékpárút kerékpárnyommal kijelölt szakaszára tereli a P+R forgalmát ezért kétséges, hogy alacsony marad itt a forgalom. Indokolt lehet a kerékpársáv kialakítása ezen a szakaszon is.
- Rákoskeresztúr vkp.-nál a P+R felszíni parkolót nem indokolt a kereszteződés közvetlen mellé tenni, erre az értékes közterületre. Kifelé van még hely felszínen és térszín alatt is akár. A Fő tér alatt pedig ha jól értjük, szintén P+R kialakítását jelöli a terv. Ez teljesen elfogadhatatlan, hiszen a motorizált forgalmat hozza be a városközpontba, éppen azt, amely egy részétől mentesítették egy korábbi EU-s projekt keretében. A Pesti út külső felén lehetne P+R-t kialakítani, de más kérdés, hogy nagy kapacitásra itt nincsen szükség és hely sem! A buszhálózat igen jól lefedi a XVII. kerületet és mindenhol könnyen elérhető a városközpont, ráhordásra a kerékpárhasználatot is lehetne ösztönözni.
A felszín alatti P+R parkoló ne akadályozza egy későbbi metró hosszabbítást a Pesti út külső szakasza felé, ahol hely is lenne P+R kialakítására és nem kellene a kerületközpontba csábítani a gépjárműforgalmat.
- A buszmegálló elhelyezése nem meggyőző. A fejállomás a Rákoskeresztúr vkp. lesz, ami predestinálja, hogy erős buszforgalom marad továbbra is, csak az Örs Vezér terei közvetlen gyorsjáratok lerövidülnek. A megmaradó igényre való tekintettel a 2x2 sáv mellett szükséges buszöblöt is tervezni.



Környezetvédelmi szempontok:

A mostani rákoskeresztúri szárnyvonal a védett Felsőrákosi-rétek északi határán majd azon keresztül halad. Térfelszín alatt nem lehet vinni a metrót több szakaszon a magas talajvízszint miatt így a felszínen okoz majd élőhelyet elválasztó hatást. Budapesten ezen területének élővilága egyedülálló és szerencsére eddig fennmaradt a Rákos-patak mentén. Ezt az igen értékes területet 3 éve védetté tették a fővárosban, itt található még továbbá országosan is védett ex lege lápok. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a védett területeket nem csak az adott területen szükséges védeni, hanem azok körül is és a metró módosítaná a felszíni átjárhatóságot az élővilág számára, valamint a felszíni és felszín alatt vízháztartást és -járást is módosítaná a védett területek kárára.

A Rákos-patak mentén kialakítás alatt levő ökoturisztikai kerékpárosfolyosót rendkívül negatívan befolyásolja ez a fejlesztés, teljesen ellentétes hatást vált ki, mint a másik projekt célja lenne.

Javasolunk egy másik útvonal kialakítását pl. Kőbánya barna/rozsdáövezetén keresztül, amely elkerüli vagy legkevesébé érinti az országos ökológiai hálózat részét képező Rákos-patak völgyét.

Ha a mostani nyomvonalat kellene módosítani, érdemes lenne a környék fölé magasodó mátyásföldi repülőtéren keresztül, akár földmunkával részben föld alá helyezni a nyomvonalat és nem közvetlen a térfelszínen vinni azt, valamint egy nagyobb ívben a Forrásmajori dűlő és a Határmalom utca mentén elérni a Pesti utat vadátjárók helyett keretalagutas megoldással, hogy lehetőleg minél kisebb élőhely szét daraboló hatása legyen a nyomvonalnak. A Rákos-patakot és a Keresztúri utat töltésen keresztül érdemes keresztezni (lásd vasút) majd ezután levinni a föld alá a Pesti út előtt a metrót.

A javaslatokat a Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja készítette.

2017. december 15.

Üdvözlettel:

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

