

Útfelújítások Budapesten Magyar Kerékpárosklub javaslatai

Általános szempontok:

- A tervezett nyomvonalak menti főbb forgalomvonzó létesítményeknél kerékpárparkoló telepítése szükséges.
- Csomóponti környezetben alapvető elvárás a kerékpárosbarát kialakítás, a csomópont kerékpáros átjárhatóságának javítása, a kanyarodó mozgások segítése indirekt balra kanyarodó felállóhellyel, illetve előre tolt kerékpáros felállóhellyel.
- A kapcsolódó egyirányú utcák kétirányú kerékpározásra való megnyitása szükséges.
- A Budapesti Közlekedési Központ és a Magyar Kerékpárosklub közötti együttműködési megállapodás keretében javasoljuk a későbbi tervezés során a folyamatos egyeztetést, egyúttal kezdeményezzük a tervbírálóban való részvételt. A jövőbeli útfelújítások előkészítése során kérjük a kezdetektől való egyeztetést, a tervezési diszpozíció előkészítésében való részvételt.

Tervezés alatt álló útfelújítások:

- **II. kerület, Pasaréti út (Szilágyi Erzsébet fasor – Pasaréti tér):**

BKK: A bírálati tervek alapján önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem szerepel a tervben.

Javaslatok:

- A Szilágyi Erzsébet fasori kerékpárúttal szükséges kapcsolatot létesíteni. A javasolt kialakítás elvi vázlata:



- A fenti intézkedéshez kapcsolódóan javasolt a Pasaréti út torkolati buszsávjában a kerékpározás engedélyezése, vizsgálandó a Szilágyi Erzsébet fasor buszsávjának megnyitása a kerékpárral közlekedők számára.

- **III. kerület, Szentendrei út – Vasút sor (Mátyás király út – Hollós Korvin Lajos utca):**

BKK: Önálló kerékpáros létesítmény nem szerepel a tervben.

Javaslatok:

- **IV. kerület, Berliini út – Szent László út (Tél utca – vasúti átjáró):**

BKK: A meglévő gyalog-kerékpárút korszerűsítése történik meg a Tél utca – Madridi utca között, egységesen aszfalt burkolattal, süllyesztett szegéllyel elválasztva. A kisforgalmú mellékutcákon járdaszinten történik majd a kerékpárút átvezetése. A Madridi utca és a vasúti átjáró között szélesebb lesz a kerékpárút.

Javaslatok:

- 1,80 m szélesre tervezett kétirányú kerékpárút egyirányú kerékpárút szélességének megfelelő.
 - A párhuzamos 7 m széles útpályán egyirányú kerékpársáv elférne. Megfontolandó a belváros felé 4 m széles forgalmi sáv kialakítása és kerékpáros nyom felfestése.
 - A buszmegállóban a kanyargás nem támogatható. A tervezett kialakításban a megállóhelyek ráadásul nem lehetnek akadálymentesek (szűk járdák).
Javaslat: Járda a kerékpárút mindkét oldalán. Utasváró legyen csökkentett méretű. Irreális azt gondolni, hogy a gyalogosok csak azért átmennek a megálló elégtelen szélességű járdáján, hogy szabályosak legyenek. Ez ráadásul feleslegesen balesetveszélyes is.
 - A Rózsa utcáról a kerékpárút továbbra sem elérhető. Ennek biztosítása szükséges.
 - A Tél utcai csomópontban a keresztmetszeti kialakítás (a mai állapothoz hasonlóan) helypazarló, miközben a keresztmetszet szűk. A meglévő zöldsáv megszüntetéstől északra a kerékpárutat annyira a közút mellé szükséges húzni, amennyiben lehetséges. A két kandeláber megszüntetése szükséges. Ennek kiváltására a túloldali zöldsávba helyezett oszlop alkalmazásával két átfeszítéses lámpa helyezhető üzembe, mint leginkább helytakarékos megoldás. Az oszlopok megszüntetésével a kerékpárút a szegélyhez közelebb húzható, a csomópontban használhatóbb ívek jönnek létre, a beláthatóság javul (és a járda szélessége is nagyobb lehet).
 - Az iparvasút átjárójában a kerékpárúton hiányzik az andráskereszt. Ezt mindkét oldalon a zöldsávban javasoljuk kitűzni.
 - A Berliini utca - Kámfor utca csomópontban a kerékpárút elsőbbségének biztosítása szükséges, a párhuzamos úttal együtt. Járdaszintre emelt átvezetés javasolt. A csatlakozó ívek járhatatlanok, ezek korrekciója szükséges.
 - A Tatai utcai kerékpárút felújítását nem támogatjuk. Annak megszüntetése javasolt, ami például nyitott kerékpársávval pótolható. Ez annál is inkább indokolt, mivel a Tatai út csatlakozó szakaszán nem található járda, így a kerékpárút járdává történő átminősítése időszerű.
 - A Kámfor utcai kerékpárút és a Szent László út között kerékpárút kapcsolat kialakítása szükséges. A Szent László út egyirányú forgalmi rendje kerékpározók számára nem indokolt. Az utca torkolati szakaszán javasoljuk legalább 4,50 m széles keresztmetszet kialakítását.
- **XIII. kerület, Kámfor utca (Szent László úti vasúti átjáró – Új Palotai út):**
BKK: A Szent László út – Tatai út csomópont átépítésre kerül, a Tatai útnál középszigetes kerékpáros átvezetés tervezett Kámfor utca elején között marad az osztatlan gyalogos-kerékpárút. A Reitter Ferenc utcánál már önálló kétirányú kerékpárút kerül átvezetésre a csomóponton, annak beszűkítésével. A Reitter Ferenc utca és a Jász utca között szélesítésre kerül a kerékpárút. A Jász utca és a Béke utca között az útpálya beszűkítésével új kétirányú kerékpárút létesül. A Béke utca feletti hídon is önálló létesítmény lesz, korábbi tervből átvéve. Az Unoka utcánál rendezésre kerül a buszmegálló környezetében a gyalogos-kerékpáros létesítmények. Az Unoka utcától az Új Palotai útig a meglévő kerékpárút kiszélesítése történik meg.
- Javaslatok:
- A kifizorgalmú utak csatlakozásánál - a Berliini utcához hasonlóan - járdaszinten történő átvezetés szükséges. A korábban megépített küszöbök léte felülvizsgálható szükség szerint, azonban a kerékpárút torkolatában mindenképpen szükségesnek tartjuk. (Küszöb nélküli esetben a szegélyek lekerekítése szükséges.)

- Valamennyi útcsatlakozás esetén szükséges a kerékpáros kanyarodó mozgások biztosítása a szegélyek lekerekítésével, járdaszintű átvezetésnél ívesen kialakított aszfaltcsatlakozással. Ez sehol nem megfelelő a terveken.
 - A vasútállomáshoz kerékpárút torkolat kialakítása szükséges. (Az állomáson létesül B+R parkoló, ehhez kerékpárút-kapcsolat szükséges.)
 - Az Unoka utcánál feleslegesen törik a nyomvonal. A kerékpárút elhúzása az Unoka utcától nyugati irányban elkezdődhet.
 - A Jász utcai torkolatban különösen hiányzik a megfelelő lekerekítés.
 - A Reitter Ferenc utcánál is lekerekítések alkalmazása szükséges. A buszmegálló melletti fa kerülésénél az elhúzást hosszabban szükséges kifuttatni, hogy a nyomvonal kevésbé törjön, a használók hajlandóbbak legyenek a sávjukban maradni.
 - A Szent László úti és Berliini úti csomóponttal kapcsolatos javaslatok a Berliini utcánál találhatóak.
- **XVII.-XVIII. kerület, Csévész út – Bélatelepi út:**
BKK: a reptér felőli oldalon önálló kétirányú kerékpárút tervezése.
Javaslatok:
 - A kapcsolódó keresztutcákkal keresztutcákkal (Lőrinci út, Baross utca) megfelelő kerékpáros kapcsolatok létesítése szükséges.
 - **XXI. kerület, Táncsics Mihály utca (Károli Gáspár utca – Széchenyi István utca):**
BKK: Irányhelyes kerékpársávok létesülnek, a két végcsomópontban önálló balra kanyarodó sávokkal . A csomópontokban is átvezetésre kerülnek a kerékpársávok.
A tervet alapvetően megfelelőnek tartjuk.
Javaslatok:
 - A csomópontokban a kerékpársáv folytonos elválasztását szaggatottra kell cserélni.
 - A kerékpársáv végpontjain ne járdára elhúzott, hanem a széles forgalmi sávnál is alkalmazott kerékpáros nyomban végződő megoldás legyen (UME szabvány megoldás).
 - A jelzőlámpák fázis-idő terve felülvizsgálandó a periódusidők csökkentése érdekében.
 - **Ferdinánd híd:**
A tervezett kerékpársávok létesítését támogatjuk. A VI. kerület, Szinyei Merse utca felől a felhajtón kialakítandó gyalog- és kerékpárút a kis gyalogos forgalom miatt elfogadható kompromisszumos megoldás.

Kiemelendő pozitívumok:
 - a járda menti szalagkorlát megszüntetése
 - a magas hídszegély alkalmazásának elhagyása
 - gyalogátkelő kialakítása a parkolóhely behajtójánál, ahol a gyalogos közlekedés jelenleg csak a szalagkorlátokon átmászva lehetséges
 - gyalogátkelő létesítése a Podmaniczky utcán
 - gyalogátkelő létesítése a Lehel téri lehajtó ágon

A híd kerékpáros forgalmi rendje az 1940-es éveket idézi, akkor felhajtani csak a Szinyei Merse utca felől lehetett, lehajtani pedig csak az Izabella utca felé. A tervezett kialakítással alapvető probléma nincs, ugyanakkor az alábbiak biztosítása szükséges:

- A lehajtó kerékpározók számára a Podmaniczky utcánál közvetett kerékpáros kapcsolat létesítése szükséges a túoldalalon ismétlőjelző létesítésével. Ez biztosíthatja a Podmaniczky utcára történő szabályos balra fordulást.
- A felhajtó ág felé szükséges a Podmaniczky utcáról a Ferdinánd híd felé balra forduló kerékpáros mozgás biztosítása közvetett kerékpáros kapcsolat alkalmazásával. Ezt a felállóhelyet a BUBI-hoz kapcsolódó kerékpáros beavatkozások során megtervezték, valahogyan fel is festették, az átfeszítésre ismétlő jelzőt helyeztek el és ki is táblázták. A felállóhely ugyanakkor működésképtelen lett, mivel jelzőlámpa videodetektoros bejelentkezéssel működik, a közvetett kapcsolathoz detektor nem lett telepítve.

A Lehel téri felhajtó kerékpársáv terve megfelelő. A Váci út/Csanády utcai csomópontban szükséges volna a közvetett kerékpáros kapcsolat kialakítása, melyhez a gyalogátkelőhely áthelyezése nem szükséges.

A Lehel téri lehajtónál (Váci út felé) korrekciók szükségesek nemcsak a kerékpáros, hanem a gyalogos közlekedés érdekében is:

- A jobbra kanyarodó sáv kiválásánál egy rövid, kb. fél forgalmi sáv szélességű forgalom elől elzárt terület szükséges, hogy a járművek a jobbra kanyarodó sávba ne átvágással, hanem sávváltással kerüljenek.
- A jobb oldali szalagkorlátot a gyalogátkelőhely előtt visszaépíteni nem javasoljuk. A folytonos(nak tűnő) korlát a gépjárművezetőt túlságosan vezeti, holott elsőbbségadási kötelezettsége van a gyalogos útvonal keresztezésénél.
- Jelenleg optikai lassító csíkozás van felfestve, ez a tervről már hiányzik.

A gyalogátkelőhely után a rézsűn levezető gyalogos és kerékpáros kapcsolat kialakítására van szükség (ideálisan 1,5 m kerékpáros, 1,8 m gyalogos felülettel, megfelelő lejtéssel és íves csatlakozással kialakítva). A gyalogos útvonal ma is ki van taposva.¹ Kerékpáros szempontból előnyei az alábbiak:

- Nem szükséges a trolibusz megállóhely igénybevétele.
- Kikerülhető a jelzőlámpás csomópont.

Ez a nyomvonal a Váci út felé továbbhaladóknak is megfelelő lehet a csarnok előtti kihajtással a közvetlen fordulás helyett.

A Podmaniczky utcán létesülő gyalogátkelőhely a Nyugati pályaudvar felől érkező nem lesz belátható. Figyelembe veendő, hogy az átlagosnál lényegesen nagyobb arányban parkolnak itt zárt terű kisteherautók. A háromsávós átkelés helyett javasoljuk középsziget vagy forgalomtechnikai elemekkel kialakított (akár keskenyebb) sziget kialakítását.

Előkészítés alatt álló tervezések:

- **IV. kerület, Pozsonyi utca (Shell kút – Tél utca):**

BKK: Irányhelyes kerékpársávok létesítése.

Javaslatok:

- Tél utcai csomópontban közvetett kerékpáros kapcsolatok biztosítása.
- Berda József utcán torkolati kerékpársáv kialakítása (Tél utca felől legalább elfogyó kerékpársáv)

- **IV. kerület, István út (Tél utca – Görgy Artúr utca):**

BKK: Irányhelyes kerékpársávok létesítése.

Javaslatok:

- Nyár utcai keresztirányú kapcsolatot biztosítani szükséges. Elsősorban a gyalogátkelőhely Nyár utcai oldalán egy kétirányú kerékpáros átvezetés javasolt, a végeken kapcsolódva a Nyár utcához. Szükséges a közvetett balra fordulásra is alkalmassá tenni.
- A Nyár utcai gyalogos átkelőhely áthelyezése javasolt közvetlen gyalogos kapcsolat megteremtése érdekében, középsziget kialakításával. A gyalogos zöldidők felülvizsgálata szükséges, figyelembe véve a nagy gyalogos forgalmat, a gyalogos útvonal fontosságát.
- Az Árpád út – István út csomópontban közvetett kerékpáros kapcsolatok kialakítása.
- Munkásotthon utca: közvetett kerékpáros kapcsolatok és torkolati kerékpársávok szükségesek. (A jelenlegi forgalmi viszonyok mellett a Munkásotthon utca az Árpád út kis gépjárműforgalmú párja.)
- Petőfi utcánál a gyalogátkelő mentén kerékpáros kapcsolat vizsgálata.
- Király utcánál kerékpáros átjárhatóság vizsgálata. Nyugati irányban közvetett kerékpáros kapcsolat a gyalogátkelő melletti átvezetéssel kialakítható.
- A Lőrinc utca és a Görgy Artúr utca között rövidtávon csak az északi irányban jelölhető ki kerékpársáv. A villamospálya elhúzásával mindkét oldalon kijelölhető. (Hosszabb távon vizsgálható, hogy északi irányban a villamos srégen, a Bercsényi utcán érje el a Görgy utcát.)

- **XIII. Göncöl utca (Új Palotai út –Rákos-patak):**

BKK: Irányhelyes kerékpársávok a meglévő parkoló-kerékpársáv felcserélésével.

Javaslatok:

- Az Új palotai úti csomópont kerékpáros átjárhatóságának javítása szükséges.
- Gyöngyösi utca és Fiastyúk utca csomópontokban közvetett kerékpáros kapcsolatok létesítése.
- A Rákos-patak híd egyirányú kerékpárút rámpáit úgy szükséges kialakítani, hogy kényelmesen használhatóak legyenek 20-25 km/h-val. (Nyombóvítás vagy hosszabb elhúzás szükséges.)
- A híd déli oldalán a kerékpárút közepén lévő oszlop áthelyezendő.

- **XIII. kerület, Papp Károly utca – Röppentyű utca (Róbert Károly körút – Rákos-patak):**

BKK: Meglévő kétirányú kerékpárút fejlesztése, a Rákos-patak és a Rozsnyay utca közötti szakasz felülvizsgálatával.

Javaslatok:

- Rákos-patak – Rozsnyay utca között: a szervízút helyett javasolt a közvetlen továbbvezetés kerékpársávként. A parkolás megoldható félkerékkel, gyeppráccsal. A

középső útpályán a kerékpárút megtartása esetén is kerékpársáv létesítése javasolt. A szervizút kismértékű ráfordítása szükséges a főpályára.

- Az irányhelyes kialakítást javasolt meghosszabbítani dél felé, a Petneházy utcáig mindenképpen. Ezen a szakaszon a jelenlegi keresztmetszet is lehetővé teszi felfestéssel és egy-két kisebb sávkorrekcióval kerékpársáv kialakítását.
- Mellékutak, parkolók felé, ahol a közúti kapcsolatot nem engedélyezett, kerékpárút torkolat kialakítása javasolt.
- A meglévő oldalváltás ívei járhatatlanok. A Rozsnay utca felé, amennyiben marad az (egyirányú) kerékpárút, szükséges egy torkolat a keresztutcához.
- A Gömb utcai csomópont felülvizsgálata szükséges, az oszlop áthelyezésével.
- A Göncöl utca - Kámfor utca elágazásnál a Kámfor utca felé a kerékpáros balra fordulást segíteni szükséges. Ehhez az alábbiak javasolhatók: egy egyenes (balra térítő) sáv, egy kerékpársáv (balra térül, az Új Palotai út felé, a kerékpársávból nyílhat a jobbra forduló sáv), egy egyenes irányú sáv. A geometriát úgy kell kialakítani, hogy egyenesen továbbhaladni csak a kerékpársávtól jobbra lévő sávból lehessen.
- Az Új Palotai úton meglévő, kitáblázatlan, felfestetlen járdán vezetett szakaszt megszüntetni szükséges a Göncöl utcai csomópont átvezetéseivel együtt. A csomópontot - egyéb kialakítás híján - az alábbi módon javasoljuk kialakítani:
 - felfestett kerékpársáv a kanyarodó főútvonal nyomvonalán, mely közvetlenül csatlakozik a Göncöl utcához (előtte vezethet a járdán önálló nyomvonalként, vagy a szervizúton is)
 - a kanyarodó főútvonal ívén vagy ahhoz közel íves forgalomcsillapító küszöb kezdődik, mely mindkét merőleges gyalogátkelőhelyet a járda szintjén átvezeti
- A csomópontokban javasoljuk lábtámaszok telepítését.
- A szakasz fejlesztését össze kell hangolni a Rákos-patak menti fejlesztésekkel.

● **XIV. kerület, Nagy Lajos király útja (Kassai tér – Bosnyák tér):**

BKK: Kassai tér és Erzsébet királyné útja között a meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, önálló irányhelyes kerékpársáv bekészítése. Az Erzsébet királyné útja és a Bosnyák tér között távlati kerékpársáv bekészítése. A meglévő porond terület más projekt keretében megújul, azon lehet majd kerékpározni.

Javaslatok:

- Az Erzsébet királyné útja és az Ungvár utca között már első ütemben javasolt a kétoldali kerékpársáv kialakítása. A keresztmetszet lehetővé teszi a kialakítását, fontos hálózati elem, önmagában is.

Meglévő kerékpárút a felüljáró és a Róna utca között:

- Azzal, hogy a kerékpárút rövid távon megmarad, egyetértünk.
- Szükségesnek tartjuk a felhajtó csomópontjában az elsőbbségi rend megfordítását, az UME szerint a kerékpárút elsőbbségének biztosításával
- A kerékpárút jelenleg gyalogos kapcsolatot is biztosít, mivel a járda ezen a szakaszon nem folytonos. A gyalogos átvezetéseket javasoljuk kialakítani és a csatlakozó járdát megterveztetni. Elképzelhető, hogy ez nem épül meg, ugyanakkor indokolt a tervezését elvégezni.
- A kerékpárút és a járda csomópontjában (Kassai téri templom) a kerékpárút gyakorlatilag járhatatlan geometriával, szűk ívekkel van kialakítva. Ennek megszüntetése és a nyomvonal korrekciója szükséges 25 km/h sebességgel járható geometria kialakításával. Ennek helyszínrajzi akadálya nincs.

A Nagy Lajos király útja Ungvár utca és Róna utca közötti szakaszán a mellékelt kép szerinti kerékpáros kapcsolatok biztosítása szükséges.

- Nyugati irányban szükséges a kerékpársáv kialakítása a teljes hosszán, az Ungvár utca után a Kacsóh Pongrác út szervízútjához csatlakozva.
- Az Ungvár utca felé kétirányú kerékpáros kapcsolat biztosítása szükséges. Ezen az átvezetésen lehetséges a túloldali kerékpársáv és a kerékpárút kapcsolatának biztosítása. Az átvezetés a villamos meghosszabbítása esetén felülvizsgálható.
- A Róna utca felől egyirányú kerékpáros felhajtó kialakítása szükséges a kerékpárútra.
- A Róna utca felől torkolati kerékpársáv kialakítása szükséges, amely a túloldali kerékpársávval való kapcsolatot, a túloldali kisforgalmú utakkal és az Ungvár utca felé történő továbbhaladást biztosítja.
- A meglévő kerékpáros átvezetés és az északi járda mentén található kerékpárút szakasz megtartása szükséges a túloldali utcákkal való teljesértékű kapcsolat miatt. Szükséges a kerékpárút bekötése a Kassai utca felé is.
- A Róna utca menti rövid kerékpárút-szakasz megszüntetését tartjuk szükségesnek. A nyomvonal kanyargós, a Nagy Lajos király úti kerékpárúttal a csatlakozása szabályosan csak nagyon kis sebességgel járható. A kerékpárút nyomvonalát parkosítható. A Dorozsmai utca a Róna utcán át kényelmesen elérhető. A Dorozsmai utca felől érkezők számára a javaslati vázlatrajzon feltüntetett nyomvonalon biztosítható a csatlakozás, amely az innen várható főbb irányokba a meglévőnél kényelmesebb és biztonságosabb továbbhaladást biztosít.



A Róna utca és a Czobor utca között szükséges a kerékpársávok kialakítása. Az Erzsébet királyné úti csomópontban közvetett kerékpáros kapcsolatok létesítése javasolt az alábbi módon:

- Erzsébet királyné útja dél - Nagy Lajos király útja nyugat: nem lehetséges a kanyarodó vágányok miatt.
- Erzsébet királyné útja észak - Nagy Lajos király útja kelet: a gyalogátkelő mentén lehetséges, a középsziget korrekciója szükséges, hogy a kerékpározók hamarabb kitérhessenek.
- Nagy Lajos király útja kelet - Erzsébet királyné útja dél: a gyalogátkelő mellett lehetséges.
- Nagy Lajos király útja nyugat - Erzsébet királyné útja észak: a forgalmi sáv vonalában a kanyarodó vágányok miatt nem lehetséges, de a sziget igénybevételével kialakítható.

- A Czobor utcától keletre eső szakaszon a diszpozíció szerint törekedni kell a távlati osztottpályás keresztmetzset biztosítására, azonban ezzel ellentétes igényeket fogalmaz meg.
- Az Erzsébet királyné útja és a Czobor utca közötti szakaszon egyszerre kéri az új (kerékpársáv) keresztmetzset megvalósítását és a jelenlegi forgalmi rend megtartását is. Mindenképpen szükségesnek tartjuk a kerékpársáv megvalósítását.
- A szervízút fejlesztésével egyetértünk. A kerékpáros forgalom kétirányú beengedésének vizsgálatával egyetértünk, azonban ennek megvalósítása nem alapvető fontosságú.
- A Czobor utcai villamos megállóhely és a Kerékgyártó utca között legalább egy helyen gyalogos keresztezési lehetőség kijelölése szükséges. Itt kerékpáros kapcsolat is kialakítható a két oldal (és a kapcsolódó utcák) között.
- A meglévő 2x1 sávós útpályát a terv szerint a távlati keresztmetzsetnek megfelelően kellene kialakítani (1 forgalmi sáv, 1 kerékpársáv, 1 parkolósáv). Ez a keresztmetzset a jelenlegi állapotában is alkalmas a kerékpársáv kialakítására, ami mindenképpen szükséges. (Nyugati irányban a szervízút használható.)

● **XIV. kerület, Fogarasi út (Kerepesi út – vasúti felüljáró):**

BKK: Vizsgálat alatt áll, hogy lehet-e önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítani.

Javaslatok:

Amennyiben a Fogarasi út teljes hosszában nem létesíthető ebben az ütemben önálló kerékpárforgalmi létesítmény, azokon a szakaszokon, ahol kialakítható, a megvalósítás mindenképpen szükséges. Elképzelhetőek olyan szakaszok, ahol csak a keresztmetzset egyik oldalán helyezhető el (irányhelyes) létesítmény, ebben az esetben is mindenképpen szükséges annak a megvalósítása.

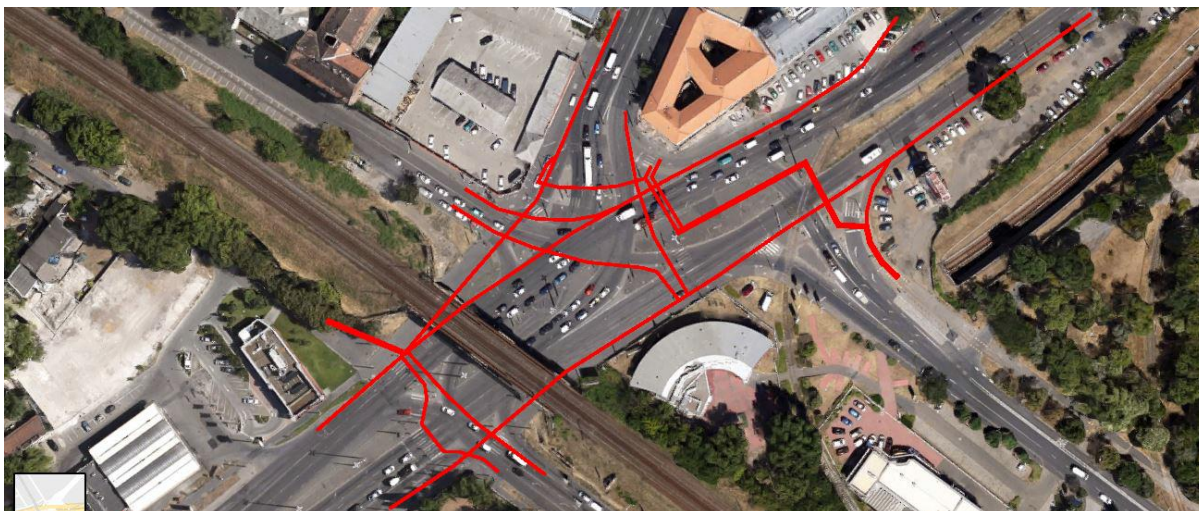
A Fogarasi úttal kapcsolatban - általában - az alábbiak fogalmazhatóak meg:

- A Fogarasi úton csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény elfogadható.
- Az út két oldalán elhelyezett létesítmény különböző is lehet.
- Kerékpársáv, koppenhágai típusú kerékpársáv, egyirányú kerékpárút és kerékpársáv kombinációja létesítménytípusok vizsgálata javasolt (egyirányú kerékpárút esetében a forgalmasabb csomópontokban kerékpársávként kialakított átvezetés szükséges, kifizetendő utak esetében a járda szintjén történő átvezetés javasolt)
- A Róna utca és a Nagy Lajos király útja között a kerékpársáv kialakításának keresztmetzseti akadálya nincs, csomópontokban korrekciók szükségesek lehetnek.
- A Róna utcánál olyan terv készítését tartjuk szükségesnek, amely „bekészíti” a Róna utcán az irányhelyes létesítményt a meglévő balesetveszélyes kerékpárút helyett.
 - A Kerepesi úti csomópontban valamennyi irányban szükséges a kerékpáros továbbhaladás biztosítása.

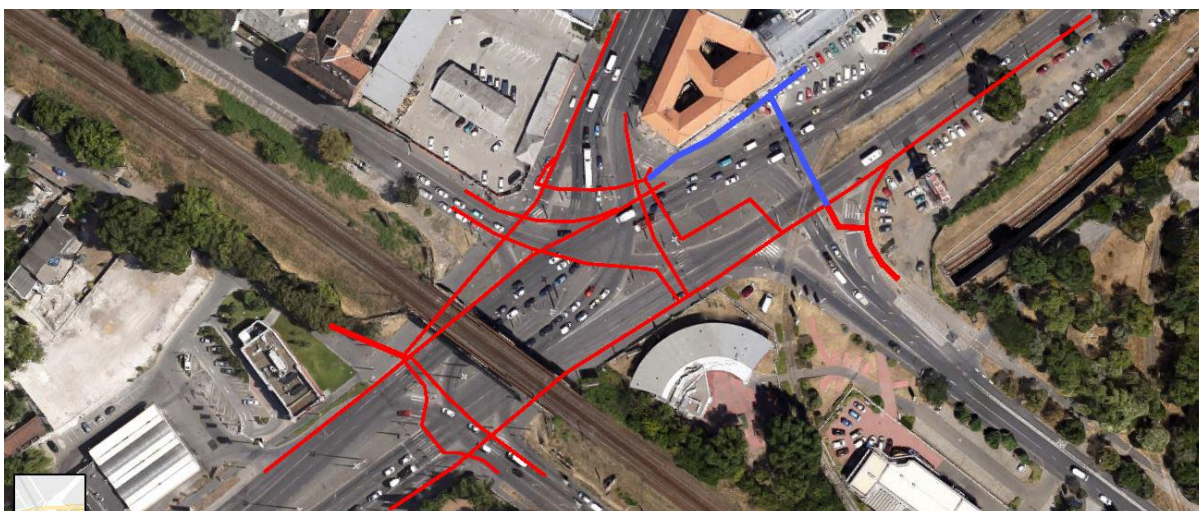
Kerepesi úti csomópont:

- A bonyolult csomópontban szükséges a kerékpáros irányok biztosítása. Ehhez vázlatrajz mellékelten található két változatban (a Kerepesi úton a Pillangó utca felé a lakótelep oldalán csak irányhelyes létesítmény vagy kétirányú kerékpárút változatra). A vörös színű vonalak a legtöbb esetben egyirányú létesítményt jelölnek, de pl. a Mexikói útnál ez csak a kerékpározók mozgási irányát jelöli.
- Szükséges a csomópontban a Francia út és a Pongrácz út kerékpáros bekötése is.
- A javaslat alapvetően a Kerepesi úti tanulmánytervet követi, kiegészítve a csatlakozó utak bekötésével. A P+R parkoló mentén folyamatosan szükséges a kerékpársáv megvalósítása a metró megállóig.

- A Mexikói út felől érkezők a Kerepesi úti stopvonal előtt a kerékpársávra vezethetők, a Kerepesi út felé való továbbhaladásuk közvetett jellegű. Itt kerékpáros osztályozó alakítható ki, mely a Fogarasi úti kapcsolatot is biztosítja.



Kerepesi út – Fogarasi út: javaslat, 1.változat



Kerepesi út – Fogarasi út: javaslat, 2.változat

Tanulmányterv, illetve engedélyezési és kiviteli terv készül:

- **II.-XII. kerület, Szilágyi Erzsébet fasor – Budakeszi út (János kórház – városhatár):**
BKK: A fenti szakasz és hűvösvölgyi villamosvonal megállóinak akadálymentesítése: Szilágyi Erzsébet fasori gyalogos-kerékpárút felülvizsgálata, különös tekintettel a kisforgalmú útcsatlakozásokra.
Javaslatok:
 - Tanulmánytervi szinten vizsgálandó kerékpárút kialakításának lehetősége a mostani, használaton kívüli zöld sávban, önálló nyomvonalon. A nyomvonal előnye, hogy csomópontjai beláthatóan, biztonságosan, járdaszinten átvezetve alakíthatóak ki.
 - A tervezés során a meglévő gyalogos-és kerékpárút felújításának alternatívájaként legalább tanulmánytervi szinten meg kell vizsgálni a Szilágyi Erzsébet fasor és a

Hűvösvölgyi út szervizútján kiemelt kerékpáros főútvonal (cycle highway) kialakításának lehetőségét is.

Meglévő nyomvonallal kapcsolatos javaslatok:

- János kórháznál a kerékpárútnak legyen kapcsolata a szervizúttal, legyen kapcsolat a Városmajor utca felé. Ez a legfontosabb, többi irányba közvetett kapcsolat, ill. felhajtási lehetőség a kerékpárútra.
- A Budagyöngyénél lévő szűkületet szélesítésre szorul, a Shell kút utáni villamos keresztezésnél a legutóbbi bontás után szűkebb lett a kerékpárút átvezetése, ez szélesítendő.
- Megfelelő kerékpáros kapcsolatok kialakítása a Budakeszi úttal. A városközpont felé vezető busz-kerékpársáv kapcsolatának biztosítása a kerékpárúttal.
- Kerékpártámaszok telepítése szükséges a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, kiemelten az alábbi helyeken: Budagyöngye, János kórház, Rhédey utca és Nagyajtai utca villamosmegálló.

Budakeszi út:

- Emelkedő irányú kerékpársávra (vagy egyirányú kerékpárútra, kombinált létesítményre stb.) mindenképpen szükség volna. Lefelé vezető irányban, ahol kialakítható a kerékpársáv, javasoljuk, egyébként olyan keresztmetszeti kialakítást javaslunk, hogy a lejtő irányban közlekedő kerékpározót az őt előző gépjárművek ne veszélyeztessék (pl. 3,75 m széles forgalmi sáv kerékpáros nyommal).
- Nyílt árok helyett zárt rendszer volna szükséges, ez lehetővé tenné szabályos parkolóállások kialakítását, ahol szükséges. Több helyen rendszeresek a beparkolások (pl. Árnyas út és a Vízművek között), ami ellehetetleníti a gyalogos közlekedést.
- Gyalogos átkelőhelyeknél szükséges a középsziget alkalmazása. Rendszeres a gyorsajtás az úton, mely probléma kezelendő.

● **X. kerület, Vajda Péter utca – Fertő utca – Basa utca (Hungária körút és Kőér utca):**

BKK: A Hungária körút és Kőér utca között kerékpárforgalmi létesítmény tanulmánytervi vizsgálata és engedélyezési-kiviteli terv elkészítése. Kőér utcában külön szintű vasúti átjáró és csatlakozó úthálózat tanulmányterve.

Javaslatok:

- Csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény vizsgálata és tervezése az elfogadható. Tehát vizsgálható kerékpársáv, egyirányú kerékpárút, koppenhágai típusú kerékpársáv, csomópontokban mindenképpen kerékpársávként átvezetve.
- Ahol útlezárás készül vagy van, ott a kerékpáros átjárás biztosítandó, a keresztirányú áthaladást pedig középszigettel javasolt kialakítani.
- Hízlaló tér körforgalommá alakítása vizsgálandó legalább tanulmánytervi szinten.
- A Kőér utcai kerékpárúthoz csatlakozást kell biztosítani, a csomópontban középsziget létesítése javasolt.
- A külön szintű vasúti átjáróban mindeképpen kétoldali kerékpárforgalmi létesítmény tervezése javasolt, lehetőség szerint a felújítás terve is tartalmazza a kétoldalit, még ha nem is épül meg egy ütemben.

Fertő utca, Basa utca:

- A fentiekhez hasonlóan csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény elfogadható. Ez lehet kerékpársáv, koppenhágai kerékpársáv, egyirányú kerékpárút. Irányonként változó kialakítás is lehet. Főbb csomópontokban kerékpársávként történő átvezetés szükséges, kerékpárút esetében egyébként járdaszintű átvezetés javasolt.

- Kőér utcánál a túldali kerékpárúttal kapcsolat szükséges, de a csomópontot úgy kell kialakítani, hogy fogadni tudja az irányhelyes Kőér utcai kerékpárforgalmi létesítményt is.

Kőér utca:

- A külön szintű vasúti keresztezéssel kapcsolatos diszpozíció hiányos. A diszpozíció nem számol gyalogos és kerékpáros keresztezéssel.
- A Kőér utcán mindenképpen irányhelyes létesítmény kialakítása szükséges. Felüljárós átvezetés esetén gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése javasolt, megfelelően íves és nem derékszögű rámpákkal (a két kerékpáros irány a felüljáró után találkozhat, a Kőér utcán irányhelyes létesítmény szükséges). Aluljáró esetén irányhelyesen át kell vezetni (koppenhágai típusú kerékpársávként javasolt).
- Egyoldali, kétirányú kerékpárút kialakításának vizsgálatát nem támogatjuk.
- Koppenhágai típusú kerékpársáv legyen vizsgálat tárgya, ez a diszpozícióból kimaradt.
- Az UME alapú felülvizsgálat rossz eredményre fog vezetni, különösen a gépjárműforgalom alapján történő meghatározásnál. Csomópontokban kerékpársáv kialakítása szükséges, egyébként tetszőleges (irányhelyes) létesítmény alkalmazható. Az UME erre az esetre nem ad kellő támpontot. UME forgalomnagyság grafikon minden esetben egyirányú gépjárműforgalomra alkalmazandó, egyébként a meghatározás - még inkább - értelmetlen.

Tanulmányterv készül:

- **VIII. kerület, Orczy tér - Fiumei út - Teleki tér:**

BKK: Tanulmányterv készül az Orczy térre és tágabb környezetére, valamint a Fiumei út Teleki tér és Orczy tér közötti szakaszára.

Javaslatok:

- Javasoljuk, hogy a közlekedéstervezést megelőzően építészeti ötletpályázatot írjanak ki a tér rendezésére. A pályázat hallgatói ötletpályázatként is elképzelhető, ami lényegesen olcsóbb díjazást kíván. Az ötletpályázat előnye, hogy újszerű, innovatívabb elképzelések születhetnek, ráadásul a megrendelő bizonyosan többféle ötlettel gazdagodhat, ellentétben az árversenyben legjobb ajánlattevő egyetlen tervváltozatában, amely ráadásul erősen terhelt lesz a közlekedési rendszer és szemlélet miatti korlátozásokkal.
- A térrel kapcsolatban alapvetően fontosnak tartjuk, hogy a csatlakozó úthálózat valamennyi elemén irányhelyes kerékpárforgalmi létesítménnyel szükséges számolni. A Kőbányai úti csatlakozást is így szükséges megtervezni, amennyiben a kerékpárút - ideiglenesen még megmarad - a csatlakozás utólagosan legyen megtervezve.

Fiumei út csatlakoztatása:

- Rövid- és középtávon nem tartjuk lehetségesnek, hogy a Fiumei út csatlakozó szakaszán megfelelő irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény jöjjön létre.
- Azt javasoljuk, hogy a kerékpáros irány kiszolgálását a Fiumei út és a Dobozi utca párban végezze. (A Fiumei úton a remiz mentén meglévő járda kerékpáros közlekedésre a villamosmegálló forgalma miatt nem használható föl.)
- A Fiumei úton a Keleti pályaudvar felé - összhangban a vonatkozó tanulmánytervvel - elválasztás nélküli (egyirányú) gyalog- és kerékpárút létesíthető az északi oldali kifizorgalmú járdán - természetesen gondolva a csomóponti kapcsolatokra. (A busz megállónál, ahol menetrend szerinti autóbusz közlekedés nincsen, elválasztás nélküli, elhúzás nélküli kialakítás szükséges, úttestre történő leszállásra való

figyelmeztetéssel [hasonlóan a Batthyány téri táblázáshoz]. Ez a megoldás a használhatóságra és a forgalombiztonságra nézve is előnyösebb a megállót megkerülő kerékpárútnál.)

- Az Orczy tér felé haladó kerékpáros forgalom a Dobozi utcán át biztosítható. Ehhez szükséges a Fiumei úti szervizút és a Dobozi utca között a kerékpáros útvonal folyamatosságának biztosítása. A Dobozi utca villamossal járt szakaszán biztosítani szükséges, hogy a kerékpározás a vágányzónán kívül történhessék, ugyanakkor a parkolósávtól is kellő távolságban lehessen haladni. Kerékpársáv vagy kerékpáros nyom alkalmazása szükséges.

A Magdolna utca és Baross utca közötti szakaszon különös gondossággal szükséges eljárni, mivel az út átalakítása elsősorban nem közlekedéstervezési feladat ebben a környezetben. Ezen a szakaszon az alábbiakat javasoljuk:

- Tempo 30 övezet bevezetése.
- Az utca két végpontján és legalább két közbülső helyszínen forgalomcsillapító küszöb létesítése (a végpontokon célszerűen a gyalogos átvezetéseket is járdaszinten biztosítva).
- Legalább egy helyen minimálisan a sávszélesség 3/5-ében meghatározott vízszintes kitérítés alkalmazása

A Dobozi utca utcaképe barátságtalan, a kapcsolódó épületállomány nagyobb arányú felújítása a közeljövőben nem biztos. E miatt mindenképpen szükséges világos burkolatok alkalmazása, összhangban a VIII. kerületben megvalósult beavatkozásokkal. Az utca használhatóságát tekintve az alábbiak javasolhatóak:

- Világos színű térkő járdaburkolat alkalmazása.
- Lehetőleg az útfelületen is világos színű, teherbíró térkőburkolat alkalmazása.
- Legalább 2 m folyamatosan biztosított szélességű járda a lakott oldalon.
- Fásítás, amennyiben lehetséges.
- Néhány ponton kapualjakhöz kapcsolódva a parkolóhelyek megszakítása és mini teresedések létrehozása legalább két paddal, hulladékgyűjtővel.
- A közvilágítás megújítása a remiz épületére erősített minőségi megjelenésű falikarokkal.
- Rácsos oszlopok megszüntetése és a felsővezeték házsorra történő átfeszítése, vagy amennyiben nem lehetséges, akkor a rácsos oszlopra futónövény telepítése az utcakép javítása érdekében.
- Az utca jogszabályváltozást követően kerékpáros utcaként történő besorolása javasolt.
- A Baross utcánál jelzőlámpa telepítése szükséges, amely a kerékpáros áthaladást (legalább a Baross utcára balra, de javasolt az ellenkező irány megadása is közvetett kapcsolattal). Javasolt gyalogátkelőhely kijelölése is.

Kőbányai út csatlakoztatása:

A Kőbányai úton szükségesnek tartjuk, hogy irányhelyes csatlakozás valósuljon meg, elsősorban kerékpársáv alkalmazásával. A Fiumei útra jobbra történő kerékpáros kanyarodás a jobbra forduló sávról is biztosítható, de a kerékpározók ívét úgy szükséges kijelölni, hogy a villamospályát legalább 60 fokban, az állítószervezettől a Hungária körút felé keresztezdhessék (nyombövítés alkalmazása szükséges). A tanulmánytervben javasolt járdán történő elvezetés nem megfelelő, mivel megfelelő szélesség hiányában keresztezi a gyalogos útvonalat.

Baross utca csatlakoztatása:

A Baross utcán a kétoldali kerékpársáv figyelembe vétele szükséges. Amennyiben a Kálvária tér felé vezető vágánymező felszámolható, a Baross utcán többféle keresztmetszeti kialakítás is lehetséges (akár középfekvésű fasorral történő kiegészítés és/vagy a déli oldali járda kívánatos szélesítése is).

Orczy út csatlakoztatása:

- Az Orczy út tekintetében is irányhelyes létesítmény csatlakoztatása szükséges.
- Javasoljuk, hogy teljes keresztmetszeti rendezés keretében a villamospálya (és a párhuzamos úttest) kerüljön odébb kb. 1 méterrel az É-K-i irányban. Ez a párhuzamos kerékpársáv elvezethetőségében, a gyalogos átkelőhely beláthatóságában és használhatóságában jelentős javulást eredményezhet.
- Javasoljuk a fejlesztéssel párhuzamosan a trolibusz végállomás áthelyezésének vizsgálatát, amennyiben a trolibusz Orczy téri végállomása megmarad, a téren történő fordulással. Ekkor a trolibusz az Orczy teret hamarabb elérhetné. Megfordítható továbbá a Csobánc utca és a szervizút iránya, ami lényegesen egyszerűbb forgalmi rendet eredményezne.

Kőbányai út - Orczy út kerékpáros irány:

A tanulmánytervben vázolt megoldás abban az esetben lehetséges, ha az nem jár a gyalogos felületek indokolatlan szűkítésével. Ez úgy érhető el, ha a kerékpáros átvezetések a gyalogátkelőhelyek külső oldalán vannak elhelyezve (a tanulmánytervi állapotban a kerékpáros útvonal és ugyanaz a gyalogos útvonal kétszer metszi egymást, feleslegesen). A Kőbányai út felől érkező kerékpározókat közvetett kerékpáros kapcsolattal ("Anker köz") szükséges felállítani a jelzőlámpánál, a járdára vezetés felesleges kerülőt jelent.