

Címzett: Mihálffy Krisztina
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Budapest

Tárgy: Budapest – Balaton kerékpárútvonal Döntéselőkészítő tanulmány -
véleményezés

Tisztelt Mihálffy Krisztina,

A tárgyban említett döntéselőkészítő tanulmánnyal kapcsolatban, a Magyar Kerékpárosklub képviselőjeként, az alábbi észrevételek teszem:

Budapest – Székesfehérvár szakasz:

„A” nyomvonal:

Turisztikai szempontból mindenképpen a legattraktívabb nyomvonal. Tény, hogy az emelkedési viszonyok ennél a változatnál kedvezőtlenebbek a többihez képest, de egyáltalán nem teljesíthetetlen akár egy gyakorlatlanabb kerékpáros számára sem. Az emelkedők leküzdése külön sikerélményt hozhat a túrázók számára. Lehetségesnek tartom, hogy ha ez a nyomvonal valósul meg, fellendül az agglomerációból a fővárosba kerékpározók száma, bár a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala ebben a régióban magas és egyébként is gyors eljutást biztosít Budapestre.

A nyomvonal mellett szóló érv a falusi turizmus esetleges fellendülése, az érintett számos település miatt. Élelmiszer-szerzési lehetőségek az előírt távolságban vannak, tömegközlekedés ugyan a „C” változathoz képest kevésbé elérhető, azonban a települések többségén van szálláslehetőség, ami megoldhatja a problémát.

Az útvonal jelentős természeti adottságai, a kis forgalmú utak mellett vezetett nyomvonal mindenképpen kellő vonzerőt képvisel a potenciális turisták részére.

Néhány észrevétel a nyomvonallal kapcsolatban:

A-1-0: Kritikuskak tűnik a Kamaraerdei úton való átvezetés, a Kolozsvári utca - Beregszászi utca körforgalmon való átvezetés, illetve a Hosszúréti-patak hídján való átvezetés és az ahhoz való kapcsolódás.

A-2-0: A Raktárvárosi út keresztezése: nagy és gyors a forgalom, talán jelzőlámpa telepítése is indokolt lehet kerékpáros bejelentkezési lehetőséggel.

A-2-1: A Raktárvárosi út menti nyomvonal egy turisztikai útvonal számára legkevésbé sem attraktív. A Raktárvárosi út keresztezése újabb konfliktuspont azzal a különbséggel, hogy a körforgalomnál a jellemző haladási sebesség alacsonyabb. A Nádasdy Tamás utcai viacoloros járda sem különösebben vonzó. Összességében az A-2-0-hoz képest kerülő, valószínűleg többlet emelkedő is, és csúnyább. Turisztikai szempontból az előző preferált.

A-3-0: Az Őrház utcán át Törökbálint vasútállomás is egyszerűen beköthető kerékpáros nyommal és táblázással.

A-4-0: Magától értetődő az egyoldali kétirányú kerékpárút az Őrház utcai kapcsolat, az M0-híd és az M0 csomóponti ágak miatt is. Az Őrház utcai kapcsolat jó megoldására kell törekedni (több utca is található ott), illetve utána van egy telephelyi bekötőút, ott biztosítani kell a kerékpárút biztonságos átvezetését (jobbhorog megakadályozása), pl. a kerékpárút megemelt ("fekvőrendőrön való") átvezetésével. A Barackos köz (a főirány elkanyarodása) után valóban rávihető az úttestre, de ez a rész további vizsgálatot igényel. Kb. két tömb hosszan (az út összeszűküléséig) kerékpársáv, nyitott kerékpársáv is reális lehet, esetleg parkolóhelyek felfestése a bal oldalon. Van két fekvőrendőr is teljes szélességben, amit jó lenne kerékpárosbarátabb forgalomcsillapító megoldással kiváltani (pl. nehezen elmozdítható terelőelemekkel a széles útfelület "tagolása" két oldalt autóval nem járható szélességű kerékpársávokra, középen pedig autóval járható sávra - akár többször megismételve 50-70 méterenként).

A-5-0: Leburkolva (és gépjárműforgalom elől elzárva) megfelelő lehet a vasút melletti önálló kerékpárút.

A-5-1: Minimális kerülő és szebb is a környezet - turistaként ezt választanám.

A-6-0: A biatorbágyi viadukt, Ybl sétány nyomvonal nagyon jó ötlet - egyszerre forgalomtól elzárt, minimális emelkedésű/lejtésű útvonal és turisztikai attrakció.

A-6-1: Az előzőhöz képest minden szempontból hátrányosabb (hosszabb, forgalmasabb - ha nem is sokkal, kevésbé attraktív) útvonal, egyedül a költségmegtakarítás szólhat mellette.

A-7-0: Megfelelő megoldás, főként hivatásforgalmi szempontból, a Szabadság úti - Nagy utcai kerékpársáv. Ügyelni kell ugyanakkor a parkolási rendre, mert a szakaszon több helyütt, főként üzletek környékén (útpadkán párhuzamosan, kocsibeállón merőlegesen, többé-kevésbé kiépített parkolóknak stb.), ami konfliktusforrás

lehet. Szintén megfelelő megoldást igényel a Szabadság út – Nagy utca körforgalmon való átvezetés.

A-8-0: A jellemző nagy sebesség miatt valóban indokolt az önálló kerékpárút.

[...]

A-13-2: A Pázmánd-Nadap útvonal kifogástalan burkolatú, forgalma minimális, kerékpáros útvonalnak tökéletes.

[...]

A-16-0: Pákozd belterület határáig a nyomvonal megfelelő, azonban a Pákozd belterületi szakasz - meredek lakóutcába való fölösleges becsavargás, településen belüli 4x oldalváltás, mellékutcák beláthatatlan keresztezése, gyalogosokkal közös szakaszok – mindenképpen célszerűnek tartanám újragondolni.

„B” nyomvonal:

Az „A” nyomvonalhoz hasonlóan jelentős természeti értékeket felvonultató útvonal, mely kevésbé megterhelő a kerékpárosok számára a kedvezőbb emelkedési viszonyok miatt. Az útvonal mellett szóló további előny a jelenleg feltáratlan településközi kapcsolatok biztosítása, mely nagyban könnyítheti az érintett lakosok mindennapi közlekedését (Etyek .. Pázmánd).

Néhány észrevétel a nyomvonallal kapcsolatban:

B-14-1: A kialakítással kapcsolatban több probléma is felmerül. Egyrészt egy ilyen belterületi szakaszon, ahol viszonylag erős a hivatásforgalmi szerep, sok a keresztutca és a célpont, kérdéses hogy mennyire jó megoldás az egyoldali kétirányú önálló kerékpárút. Másrészt ha megfelelő, akkor is célszerű lenne elkerülni a rövid távolságon belül való 2x oldalváltást, mert az a használhatóságot rontja a halmozott konfliktuspontok miatt.

B-14-2: A kerékpársáv kialakítása előnyös, főként a helyi-hivatásforgalmi funkció kiszolgálása miatt.

„C” nyomvonal:

C változat mellett szóló érv, hogy rövidebb, illetve a terepviszonyok sem jelentősek, így hivatásforgalom szempontjából talán kedvezőbb. A kevésbé edzett kerékpárosok számára a teljes útvonal mentén rendelkezésre áll "menekülőút", mivel az érintett településeken található vasútállomás. Mindazonáltal a nyomvonal szinte végig a 7-es út mellett halad, ezért nem biztos, hogy túl jó élmény nyáron, nagy autóforgalomban, a gyorsan haladó autók mellett, a zajban, füstben tekerni.

Néhány észrevétel a nyomvonallal kapcsolatban:

C-11-0: Ellentmondás: a leírás szerint kerékpáros nyom, a táblázat és a helyszínrajz szerint kerékpársáv (utóbbi kialakítás javasolt). Utána az egyoldali kétirányú kerékpárút létesítése kérdéses, egy ilyen belterületi szakaszon, ahol erős a helyi-hivatásforgalmi szerep, sok a keresztutca és a célpont, kerékpársáv javasolt lenne, és akkor nem kellene párszáz méteren belül kétszer oldalt váltani.

+1: A helyszínrajzon szerepel, de száma nincs: a Gárdonyi úton egy szakaszon kerékpársáv, utána egyoldali gyalog-kerékpárút szerepel, utóbbit javasolom itt kerülni. Hely van, sok a gyalogos, és elég sok a kerékpáros is ahhoz, hogy helye legyen az úton. Illetve itt is felesleges oldalváltást jelentene.

C-11-1: A Vörösmarty utca - Dózsa utca alkalmas erre, de a Dózsa utca - Mátyás király utca (7-M7 összekötő út) csomópont igen forgalmas, nem könnyű átjutni. Biztonságos kerékpáros átkeléshez a Mátyás király úton további sebességcsökkentésre ösztönző beavatkozásokra lenne szükség (elvben 40-es sebességkorlátozás van érvényben).

[...]

C-14-0, C-14-1: A pákozdi bekötőúton a forgalmat figyelembe véve jó megoldásnak tűnik a nyitott kerékpársáv. A bekötőútnak (Pákozdon Gábor Áron utca) azonban jelenleg nincs kapcsolata a Pákozdi Budai út túloldalán haladó egyoldali kétirányú kerékpárúttal, ez megoldandó.

Székesfehérvár – Balaton szakasz:

„D” nyomvonal:

A nyomvonal legfőbb előnye, hogy olyan gócpontban éri el a Balatont, amely hivatásforgalmi és turisztikai szempontból is jelentős szereppel bír. Berhida-Peremartonnál Királyszentistván felé haladva Veszprém is könnyen és gyorsan elérhetővé válhatna egy becsatlakozó szakasz kiépítése esetén.

„E” nyomvonal:

A „D” nyomvonalhoz képest talán kevésbé jelentős a hivatásforgalmi szerepe, azonban a nyomvonal menti táj impozáns. A Balatonakarattyai magaspartra való érkezés lenyűgöző látványt nyújthat az ide érkező kerékpáros turisták számára.

„F” nyomvonal:

A „C” változathoz hasonlóan többnyire forgalmas, kevésbé látványos tájakon vezetett útvonal, turisztikai szempontból nem javasolt.

Kérem a fenti szempontokat a további tervezési folyamat során figyelembe venni.

Köszönettel:

Radics Miklós
közlekedésmérnök
Magyar Kerékpárosklub
e-mail: kozlekedes@kereparosklub.hu
mobil: +36 30 939 8151

Budapest, 2014. február 4.