

Címzett: Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest X. kerületében,
VEKOP-5.3.1-15-2016-00011

A Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja az alábbi véleményt fogalmazta meg a tervszűrin tárgyalt tervekkel kapcsolatban:

A tervcsomag leghangsúlyosabb részei az I. és II. főhálózati tengelynek nevezett projektelemek. Ezek a kerület által is elfogadott Kerékpárforgalmi Hálózati terv szerint kerültek meghatározásra.

A II. főhálózati tengellyel kapcsolatban a tervszűrin felmerült vitás pontokra a KHT vonatkozó részeit idézzük, majd ez alatt a Kerékpárosklub véleményét fejtjük ki.

Előzmények:

Budapest Főváros X. kerület, Kőbánya VEKOP pályázati terület Kerékpárforgalmi Hálózati Terve szerint:

3.3.1.2 A hálózat folytonossági hiányai

Hiányzó hálózati kapcsolatok

- A Harmat utcai meglévő gyalog- és kerékpárút kapcsolati hiányosságokkal rendelkezik az egyoldalú kétirányú kialakításából adódóan a túloldali utcákkal. (...)

- A Harmat utcai nyomvonal kerülőútvonalon járható a Gitár utca-Sorház utca közötti szakaszon, ahol az útpálya egyirányú. A kerülőút az Óhegy park felé tereli a közlekedőket, hiányzik a közvetlen egyenes kapcsolat a Harmat utca mentén mindkét irány számára az egyirányú útszakaszon is a Gitár utca és a Sorház utca között.

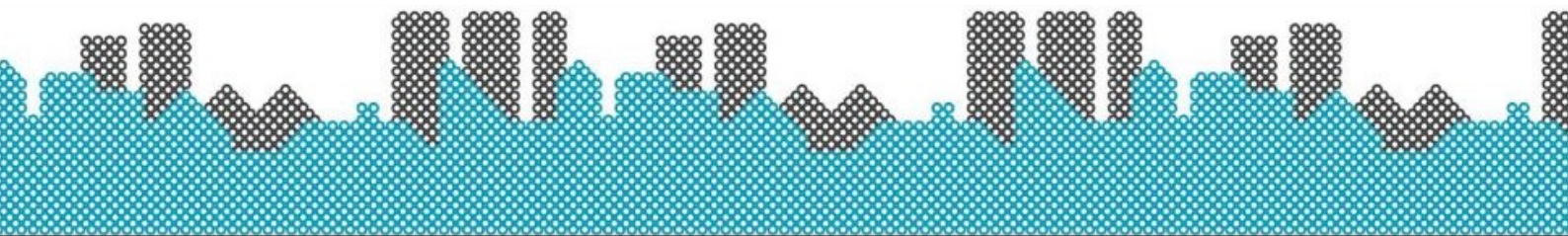
Egyirányú forgalmú utcák:

- Harmat utca (Kőér utca felől a Sibrik M. út felé)

(...) Ellenirányú kerékpáros forgalom számára történő megnyitása átgondolt tervezéssel javasolt, a párhuzamos parkolás átszervezését igényli.

- Mádi utca (Sibrik M. út felől a Kőrösi Cs. S. út felé)

(...) Ellenirányú kerékpáros forgalom számára történő megnyitása átgondolt tervezéssel javasolt, a párhuzamos parkolás átszervezését igényli.



5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

FŐHÁLÓZATI ELEMEEK

II. főhálózati tengely (ÉNy-DK-i irányú főtengety): az Albertirsai út - Sibrik M út között (Albertirsai út-MÁV aluljáró-Ónodi utca-Liget utca-Harmat utca)

II/6. szakasz (1620 m): a Harmat utca egyirányú forgalmú szakaszán az ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele:

Jelenlegi állapot:

(...) A Sorház utca és a Sibrik Miklós út között önálló kétirányú kerékpárút épült az útpálya déli oldalán, azonban **jelen használatában ez a létesítmény inkább gyalogjárda funkciót lát el.**

Tervezett állapot:

A kerékpáros forgalom előnyben részesítésére az egyirányú forgalmú útpályát ellenirányban meg kell nyitni a kerékpárosok számára. A kétirányú kerékpáros forgalom biztonsága érdekében a forgalomtechnikai jelzéseken kívül ellenirányban kerékpáros nyom burkolati jelekkel kell a kijelölt útvonalat megerősíteni, illetve a parkolási rendet oly módon kell átalakítani, hogy a párhuzamos parkoló állások az útpálya északi oldalán, a gépjármű forgalom iránya szerinti túloldalon legyenek kijelölve. (...)

A Kada utca és a Sibrik M. út között a párhuzamos parkolást célszerű tiltani és ellenirányú kerékpársávot valamint főirányú széles forgalmi sávot (esetleg kerékpársávot) kell kialakítani.

5.1.3 III. hálózati fejlesztések

Meglévő kerékpáros infrastruktúra átalakítása:

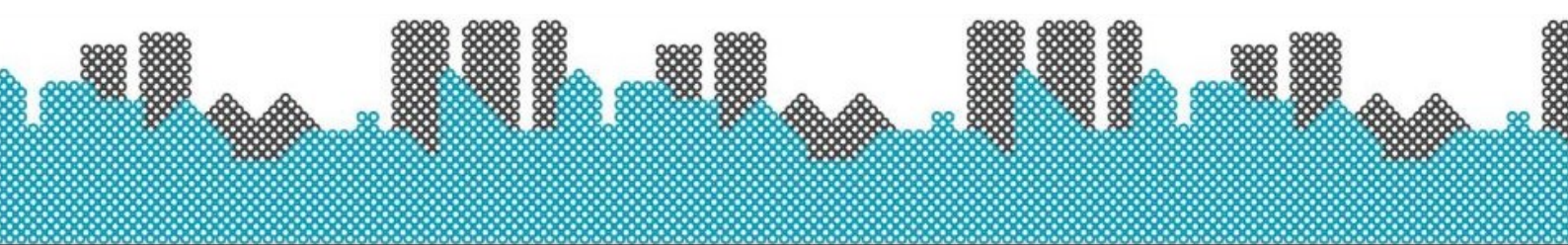
Harmat utcai kerékpárút a Sorház utca - Sibrik M. út között

Jelenlegi állapot:

(...) A kerékpárúttal párhuzamosan nem létesült járda, az autóbusz megálló környezetében épült peron és rövid járdaszakasz kivételével **a gyalogosok is a kerékpárutat használják, ami konfliktusokhoz vezet.** Az egyoldali kétirányú kerékpárút a Gergely bánya felől oldalon halad, ahol gyakorlatilag nincs jelenleg semmi, a tíz emeletes lakóházak a Harmat utca túloldalán vannak, az északi oldalon.

Tervezett állapot:

A meglévő létesítmény kiváltására a Harmat utca nyomvonalán a mintegy 7,0 méter széles útfelület újra osztásával van lehetőség. **Javasolt a Kada utca - Sibrik M. út közötti szakaszon (megállási tilalom bevezetésével) az egyirányú útpálya megnyitása az ellenirányú kerékpáros forgalom számára oly módon, hogy a forgalom irányába legalább széles forgalmi sáv (de elfér az önálló kerékpársáv is) az ellenirányú kerékpáros forgalom számára pedig kerékpársáv kerüljön kialakításra.** A jelenlegi kerékpárút felhagyásra kerül, járdaként üzemelhet tovább. (...)



A Magyar Kerékpárosklub álláspontja a Harmat utcával kapcsolatban:

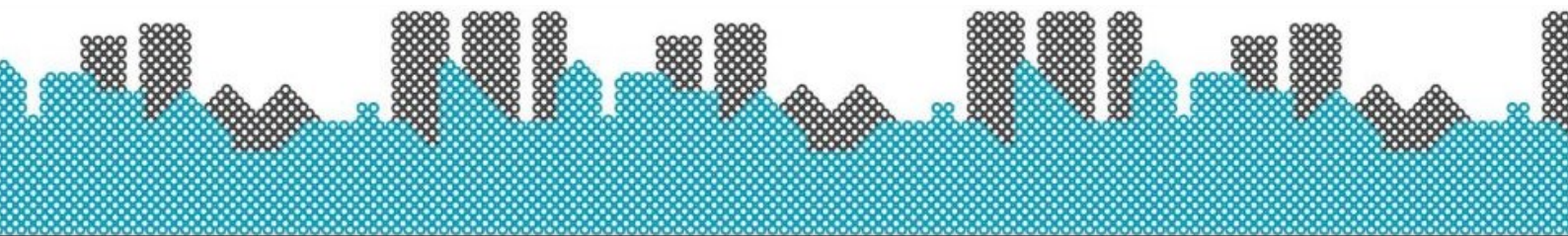
A KHT javaslataival egyetértünk, mert azok olyan tervezési elvek alapján készültek, amik elősegítik, hogy a kerékpárral való közlekedés versenyképes legyen az egyéni gépjárműhasználathoz képest.

Ahhoz, hogy a kerékpárral való közlekedés vonzó alternatívát jelentsen rövidebb hatótávjával együtt közvetlen, kerülőktől mentes kapcsolatokra van szükség. Ennek eszközei az egyirányú utakon a kétirányú kerékpárforgalom segítése, a zsákutcák átjárhatóvá tétele kerékpárral, valamint az elválasztó hatású elemeken keresztül, mint vasútvonalak, vízfolyások több kapcsolat, rövidebb útvonalak biztosítása a személygépjárművel választható lehetőségekhez képest. Ezekkel a módszerekkel biztosítható, hogy megérje kerékpárral közlekedni személygépjármű helyett. Sajnos a múltban sok kerékpárforgalmi létesítmény nem vette figyelembe ezeket az elveket, és bonyolult, kerülőkkal tűzdelt útvonalak jöttek létre, amin sokszor kényelmetlenebb, hosszabb az út, mint személygépjárművel. A KHT szakított ezzel a szemlélettel, és előnyösebb helyzetbe hozná a kerékpárforgalmat.

A KHT által javasolt területi fejlesztések, és a főhálózati elemekre tett javaslatok is ezt a célt hivatottak szolgálni. A II. tengely a Kőbánya felső vasútállomásnál lévő aluljáró révén nyújtana közvetlen kapcsolatot az Örs vezér tere felé az Újhegyi lakótelepen élők számára. Mivel a Harmat utca esik a lakótelep súlypontjába, valamint a Mádi utcán az irányhelyes kerékpársávhoz is szélesítés szükséges egy szakaszon, a KHT a Harmat utcát jelölte meg főhálózati elemként, ahol magasabb szolgáltatási színvonalon alakítható ki a kapcsolat mindkét irányban.

Megjegyzendő, hogy a KHT a Mádi utcában is javasolta a kétirányú kerékpározás lehetővé tételét a fent részletezett szemléletmód szerint. Az egyeztetések során olyan kompromisszum irányába mozdult el a folyamat, hogy amennyiben a Harmat utcán létre tud jönni teljes értékű kétirányú főhálózati elem, akkor a Mádi utcán elegendő a főiránnyal megegyező kerékpársáv kialakítása.

Úgy gondoljuk, hogy a KHT előremutató javaslatához képest sajnálatos visszalépés a Harmat és Mádi utcákon a kétirányú kerékpárforgalom elvetése. Ugyan kerülők mellett, de főirányban a jelenleginél biztonságosabb lesz kerékpározni a kerékpársávoknak köszönhetően, de a KHT által felvetett megoldáshoz képest mégis visszalépés. A Gitár és a Kada utca közti szakaszon értjük, hogy a kerület nem kívánja a parkolás megszüntetése árán biztosítani a kétirányú kerékpárforgalmat, ugyanakkor hangsúlyozzuk, hogy abban a formában tudjuk támogatni a tervet, ami a lehetőségekhez mérten a kerékpárforgalmat részesíti előnyben, illetve, ahol nem ütközik akadályba a kétirányú kerékpárforgalom biztosítása, azt biztosítja.



A Sorház utca és a Sibrik Miklós út közötti szakaszon nincs akadálya annak, hogy mindkét irányban kerékpársáv létesüljön. A meglévő kerékpárút járdaként funkcionálhat tovább, amire a KHT szerint van igény. A két forgalmi sáv szélességű, egyirányú útszakasz egy sávossá szűkítése kerékpársávokkal a gyorsabb visszahajtás érdekében is segít. A Harmat utca túloldalán lakók az úttesten található kerékpársávot sokkal könnyebben megközelíthetnék, mint a zöldsávval elválasztott kerékpárutat. Úgy gondoljuk, ezzel a megoldással nyernének a gyalogosok, a kerékpározók és a helyi lakosok egyaránt. Szerencsére a szakaszon nem kell parkolóhelyeket sem megszüntetni, így nem látjuk akadályát mindkét irányban kerékpársáv megvalósításának.

A fent bemutatott kérdéskörön túl a bemutatott terveket támogatjuk, a tervezői kooperációk során a Magyar Kerékpárosklub rendszeresen be lett vonva. A további együttműködés reményében állunk az Érintettek rendelkezésére.

2018. március 28.

Üdvözlettel:

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

