

Vekop 5.3.1-15 Fenntartható közlekedésfejlesztés Budapesten Magyar Kerékpárosklub javaslatai

A Magyar Kerékpárosklub vonatkozó szakmai anyagai:

- Magyar Kerékpárosklub - Budapesti fejlesztési javaslatok¹
- Kerékpárosbarát Óbuda koncepció - VEKOP javaslatok²
- Kerékpárosbarát Zuglói koncepció - VEKOP javaslatok³
- X. kerületi kerékpárforgalmi hálózati tervre adott észrevételeink⁴
- II. kerületi javaslatok - Budapest II. kerület kerékpárút-hálózatának fejlesztési javaslatai (2007)⁵
- Magyar Kerékpárosklub Észak-pesti területi szervezetének újpesti javaslatai⁶

Általános szempontok:

- A Magyar Kerékpárosklub örömmel fogadja a várható fejlesztéseket. A rendelkezésre álló forrás komoly lehetőséget jelent Budapest számára, ezt érdemes jól kihasználni.
- A pályázati kiírással összhangban a projektek fő célja kell legyen a mindennapi, közlekedési célú kerékpárhasználat arányának növelése, a gyalogos és közösségi közlekedés feltételeinek javítása. A fejlesztések megvalósulásának célja az egyéni gépjárműhasználat arányának csökkentése.
- A projektek sikerességét javasoljuk területi alapú indikátorokkal mérni. A pályázati kiírás ugyan a kialakított kerékpárforgalmi létesítmények hosszával számol, azonban nem a megvalósult új létesítmények hossza, hanem a komplex kerékpárosbarát fejlesztésen átessett terület nagysága mutatja meg mennyit tesz a főváros és a kerületek a kerékpáros közlekedés támogatása érdekében, mennyire sikeres egy adott projekt.
- Általánosságban elmondható, hogy a projektek jelenleg képlékeny, körvonalakban lehatárolt állapotban vannak. Fontosnak tartjuk a tervezési időszakban a szoros együttműködést, annak érdekében, hogy minden fél számára megfelelő megoldások kerüljenek kivitelezésre. A későbbi, részletes tervezési időszakra ezúttal ajánljuk fel szakmai együttműködésünket. A Magyar Kerékpárosklub tagsága, fővárosi területi szervezeteink helyismerete és szaktudása segítheti mind a projekt előkészítési, tervezési és megvalósítási szakaszát. Egyúttal örömmel segítünk a társadalmi párbeszéd kiszélesítésében, a kapcsolódó „szoft” elemek előkészítésében.
- A fejlesztések során alapvető elvárás a hálózatoság. Az új létesítmények a meglévő kerékpárforgalmi hálózathoz, egymáshoz megfelelően kapcsolódjanak.
- A projektek keretén belül kerékpártámaszok telepítése kiemelten fontos feladat.

¹ A dokumentum elérhető itt: <https://goo.gl/zbH4fa>

² A dokumentum elérhető itt: <https://goo.gl/tkXFJV>

³ A dokumentum elérhető itt: <https://goo.gl/YcEVx6>

⁴ A dokumentum elérhető itt: <https://goo.gl/11WZTb>

⁵ A dokumentum elérhető itt: <https://goo.gl/iCpeyB>

⁶ A dokumentum elérhető a pályázat részletezésénél.

Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó - 2,3 Mrd Ft

Megfelelő műszaki tartalom esetén remek kerékpáros folyosó / greenway / jöhet létre. A Rákos-patak menti meglévő nyomvonalak már ma is népszerűek a mindennapi ingázók és a rekreációs céllal kerékpározók számára egyaránt. A hiányzó szakaszok kiépülése és a meglévők korszerűsítése jó ötlet. Megemlítenéd, hogy a Rákos-patak szerepe ennél sokkal nagyobb: kicsik, nagyok, futók, sétálók, játszó gyerekek stb. egyaránt igényt tartanak egy jobb és élhetőbb Rákos-patak iránt, ezért a patak és környezetének revitalizációját, a közlekedési és szabadidős funkciók fejlesztését egységesen kell kezelni - a fejlesztések időbeli eltolása elfogadható, azonban a tervezés során egyben kell kezelni a patak kérdését.

Fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy az útvonal a tervezési útmutatóban előírt minimális paraméterekkel való tervezése nem elfogadható. A frekvenciáltabb szakaszokon legalább 4-5 m széles gyalog- és kerékpárút létesítésére van szükség.

Cél, hogy a Rákos-patak menti kerékpáros nyomvonal minden célcsoport számára jól használható legyen, a csatlakozó utcákkal a kerékpáros kapcsolatai megfelelően legyenek kiépítve, az útkereszteződések, kerékpáros átvezetések kellően hangsúlyosak legyenek, lehetőség szerint a kerékpáros forgalom elsőbbségével. A patak menti nyomvonal fontos, sugár irányú útvonalakkal való kapcsolatát szintén hangsúlyosan kell kezelni. A XIV. kerületi szakaszokra javaslatot adtunk a Kerékpárosbarát Zugló - VEKOP javaslatok című anyagban. Jó példa: Szilas-patak menti nyomvonal fejlesztése.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XVI. kerületében
- 700 millió Ft

A XVI. kerület az utóbbi években példaértékű kerékpárosbarát fejlesztéseket hajtott végre, melyeket Kelet-pesti területi szervezetünkkel folyamatosan egyeztettek. A kerület alapvetően területi alapú, költséghatékony kerékpárosbarát fejlesztéseket tervez a kerületi alközpontok kerékpáros elérhetőségének javítására, emellett fejlesztenék a belvárosi és agglomerációs területek felé vezető útvonalakat is. Javasoljuk a korábbi szoros együttműködés megőrzését a közös siker érdekében.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:
Radics Miklós - műszaki tanácsadó
E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu
Mobil: +36 30 939 81 51

Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések a X. kerületben - 650 millió Ft

A X. kerület kerékpárforgalmi hálózati tervét (KHT) augusztusban részletesen átnéztük és véleményyeztük.⁷ Alapvetően megfelelőek a hálózati terv javaslatai, bizonyos szakaszok esetén nem értünk egyet a tervezett megoldással.

Korábbi javaslatunkon felüli további észrevételeink:

- Régi vám utca: A KHT-ban írtakkal ellentétben nem végig burkolt (a 2700 méteres hosszából csak 1600 m), néhány helyen igen nehezen járható. Burkolás vagy stabilizálás javasolt. [A projekt költségvetésében lehet tartalék, ha a Kőér utca Harmat u. - Óhegy u. közötti szakasza nem kerékpárútként valósul meg.]
- Hangár utca kapcsolódása a hálózathoz: Harmat utcában az Újhegyi út után kerékpáros nyom/nyitott kerékpársáv létesítése vizsgálandó.
- Algyógyi utcai nyomvonal elérése Újhegy felől: Sörgyár utca - Sibrik Miklós út (Sörgyár u. - Mádi u. között) költséghatékony és közvetlen hálózati kapcsolatot ad (ami 1400 méterrel rövidebb, mint a tervezett nyomvonal használatával a Gitár utcán keresztül)
- Albertirsai út elérése a Kőbányai út felől: Liget utca - Halom utca - Kőrösi Csoma Sándor út kerékpáros kapcsolat létesítésével (Halom és Bánya egyirányú utca kerékpározók számára való kétirányúsításával).
- Gyakorló utca: Fontos hálózati kapcsolat: fizikai sebességcsillapítás/kerékpársáv.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

⁷ A dokumentum elérhető itt: <https://goo.gl/11WZTb>

Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések a XIX. kerületben - 350 millió Ft

A projekt elsősorban a kerületen belüli, területi alapú komplex kerékpárosbarát fejlesztés, melyet kiegészít a szomszédos kerületek és a belváros felé vezető kerékpáros kapcsolatok fejlesztése. Alapvetően támogatható projektről van szó, megfelelő műszaki tartalomra van szükség.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztések Budapest XX. kerületében
- 350 millió Ft

A kerület vezetésétől kapott információink szerint még nincsenek konkrétumok, képlékeny projektről van szó, alapvetően komplex területi alapú kerékpárosbarát fejlesztéseket terveznek. Megfelelő műszaki tartalom esetén jó dolgok valósulhatnak meg. A XX. kerület integrált településfejlesztési stratégiája az alábbi fejlesztéseket javasolja:

- Kerékpárút hálózat belső rendszerének fejlesztése
- Nagy forgalmú intézményi területek hálózatba kötése
- Kerékpártárolás feltételeinek fejlesztése
- A külső hálózati kapcsolódások megteremtésének elősegítése (EuroVelo) és a kapcsolódó Infrastruktúra kiépítése
- Szemléletformálás
- Fenntartható mobilitási terv elkészítése

Korábbi kerületi javaslataink:

- A városközpont nyugati részén logikusan adódik a Baross utca "felső", szélesebb részének fejlesztése (kerékpársávval), ehhez csatlakozhat a Kossuth utcának a sétalőrész és a Helsinki út közötti része (kerékpársáv, ill. egyirányú utcába való ellenirányú kerékpáros behajtás engedélyezése). Emellett a Határ út kiszélesedő része a Baross és a Helsinki között (kerékpársáv), valamint a szervízút ellenirányú megnyitása a Kossuth Lajos utca és a Nagysándor József utca között. A Csili Művelődési központ és a Posta környékén elsősorban egyirányú utcák kerékpározók számára való ellenirányú megnyitása lenne szükséges.
- Az Árpádházi Szent Erzsébet templom és a piac felé vagy a Kossuth utca (részben vagy végig) gyalogos-kerékpáros zónává való kijelölésével, vagy a lakótelepen futó szervízút (Berkenye sétány) felhasználásával, a Topánka utca Ady Endre utca és Török Flóris utca közötti ellenirányú megnyitásával és a Szent Erzsébet tér kerékpárral való átjárhatóságának biztosításával lehet kapcsolatot teremteni. A kritikus szakasz a Kossuth Lajos utca Árpádházi Szent Erzsébet templom és a Jókai Mór utca között, ami a parkolás miatt beszűkül. Mivel a járdák is elég keskenyek a gyalogos forgalomhoz képest, itt közép vagy hosszú távon mindenképpen kell valamilyen beavatkozás (forgalomcsillapítás, vegyes forgalmú utcává alakítás). Nulladik ütemben kerékpáros nyom és 30/40 km/h-s sebességkorlátozás javasolt. Alternatívaként felmerülhet a párhuzamos utcák használata is (pl. Hosszú utca), de a nyomvonal eltolásai okozta kanyargások és a fő célpontok (piac, üzletek) nehézkes megközelítése miatt ez nem kerékpárosbarát alternatíva. Vagyis ettől nem várható a kerékpárt használók számának növekedése.
- Nagyon fontos a Kende Kanuth egyirányú utca (és a Tátra u.) kerékpározók számára való ellenirányú megnyitása - a szélesség ezt lehetővé teszi.
- Továbbmenve a fő cél a Nagysándor utcai, M5 feletti felüljáróhoz, és így Kispesthez való kapcsolódás, ahol idén, a felújítás után kerékpársáv lesz. A leglogikusabb útvonal a Kossuth u. - Köteles u. - Nagysándor J. utca. A Kossuth utca a Jókai Mór utcától keletre elég széles a kétoldali kerékpársávhoz. A Köteles utcán nem kell különösebb beavatkozás, csak a rövid egyirányú szakaszt kell kétirányúsítani a Mártonffy utcától. A Nagysándor J. utcán pedig itt már csak 100 méter hiányzik a felüljáróhoz, az útszélesség elegendő a kétoldali kerékpársávhoz.



1133 Budapest, Kárpát utca 48.
telefon: +36 1 315 0590
e-mail: info@kerekpárosklub.hu
www.kerekpárosklub.hu

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Budapest - Fót kerékpárút XV. kerületen belüli szakasza - 200 millió Ft

A projekt keretén belül a meglévő kerékpárút folytatása valósul meg a közigazgatási határig A Fótig terjedő folytatásra Fót önkormányzata szintén VEKOP forrásra pályázott. Az általunk látott tervek alapján támogatható a projekt, a kerékpárút csomópontjainak kialakítása felülvizsgálandó.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest IV. kerületében - 300 millió Ft

ITS-sel összhangban tervezett kerékpárosbarát fejlesztések városközponti területen és egyéb helyszíneken. Konkrétumok még nincsenek, a területi lehatárolás a kerület belső, déli részeit jelöli meg, északi kinyúlással egészen a Szilas-patakig. A patak fejlesztése szintén a kerület tervei között szerepel.

Javaslatok:

- A metróállomások, mint kerületi központok körül komplex kerékpárosbarát beavatkozások megvalósítása, Pozsonyi utcán kerékpársáv létesítése.
- Újpesti vasúti híd - Berda J. u. - Tél u. tengely és Újpest - Városkapu - Temesvári u. - Berzeviczy u. - Attila u. kerékpáros átjárhatóságának javítása (prioritás az Árpád út/István út, ezek nagyobb, komplex projektek, útfelújítás érinti őket).

További IV. kerületet érintő javaslatok:

- Óceánárok utcában kétoldali kerékpársáv létesítése. Ez összeköttetést teremtene a Külső Szilágyi út és a Váci úti kerékpárút (EuroVelo) között. Csomópontok kialakítása a Megyeri útnál és az M0-s rávezető útnál.
- Pozsonyi utca, István utca, Rózsa utca kerékpárosbarát fejlesztése, kerékpársáv létesítése.
- Nyár utca kerékpárosbarát fejlesztése: lakótelepet átszelő Ny-K tengelyt lehetne létrehozni.
- Kerékpártámaszok elhelyezése minden köz- és oktatási intézmény és nagyobb üzlethelyiségek elé, kereskedelmi utcákba (pl. Posta, Árpád úti boltok, rendelők stb.) Kerékpártámaszok telepítésének támogatása, egyablakos engedélyezési eljárás bevezetése.
- A Megyeri temető északi oldalában (Szondi utca és folytatása) kerékpárút kialakítása (összeköttetés a Tungram lakótelep és a Megyeri út között).
- 30 km/h-s övezet kialakítása a Leiningen Károly utca - Fóti út - Blaha Lujza utca - Lahner György utca - Szilágyi út - Görgey Artúr utca - Szent Imre utca által határolt területen. Átmenő forgalom és a sebesség korlátozása kerékpározók számára ellenirányban megnyitott egyirányú utcákkal is.
- Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára (II. ütem).
- A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények karbantartása, takarítása és síkosságmentesítése.
- Kerékpáros összeköttetés a szomszédos kerületekkel és Dunakeszivel. A IV. kerület igazából három kerülettel szomszédos. A XIII. kerületi összeköttetés jónak mondható, hiszen 5 útvonalon is van kapcsolat a két kerület között. A XV. kerülettel viszont már jóval problémásabb. (Elem utca, Rákospalota - Újpest vasútállomás, Fóti úti aluljáró)
- A Berliini úton lévő kerékpárút (osztott gyalog-kerékpárút) felújítása, újraaszfaltozása. Ez az egyik legforgalmasabb útvonal Újpesten és sajnos rendkívül rossz állapotban van, több helyen balesetveszélyes a burkolat. A viacolor megszüntetése, aszfalttal történő burkolása lenne a legfontosabb feladat és a keresztező utcákban sebességcsökkentő küszöbök kihelyezése. A problémát ütemezett útfelújítás hamarosan rendezi.
- Észak-dél irányú kerékpáros tengely kialakítása (Káposztásmegyer, Farkaserdő utca - Attila utca)

- A Fóti úton a közlekedési felület újrafelosztásával kerékpársáv létesítése a Megyeri út és a Váci út között, továbbá a Fóti út és a Váci út kerékpáros csomópontjának kialakítása.
- Külső Szilágyi úton kétoldali kerékpársáv kialakítása javasolt.
- Szilas-patak menti kerékpárút kialakítása.
- Forgalm számláló kihelyezése a BKK-val közösen (ők már tervezik) az Északi összekötőre.
- Kerékpárbarát fekvő rendőrök kialakítása. Ez kétféleképpen történhet: színuszos keresztmetszetű fekvőrendőrök, vagy pedig fekvőrendőr helyett kétoldali szűkítés alkalmazása (Ez utóbbi a legjobb megoldás minden résztvevő számára - lakosok, autósok, kerékpárosok. Sok helyen sikeresen alkalmazzák, pl. Bp XVI. kerület, Ausztria, Hollandia, stb.)
- Megyeri úton kerékpáros nyom / kerékpársáv kialakítása.
- Fóti úti aluljáró kiszélesítése (úgy tudjuk napirenden van a felújítása), ha a szélesség engedi, akkor kerékpársáv kialakítása. Ez az útvonal kapcsolatot biztosítana a külső Fóti úthoz, ezáltal Fót felé az agglomerációba.
- Mivel a Görgey Artúr utcában kétoldali kerékpársáv épült, ezért az István út-Pozsonyi út tengelyen jelentős kerékpáros forgalomnövekedés várható, emiatt a villamossínnek kigumizása lenne szükséges, hogy a villamossín ne tudja megvezetni a kerékpárt. A postától a gyógyszertárig torkolati autóbusz-és kerékpársáv megfontolása javasolt, hogy a buszok gyorsabban átjussanak a kereszteződésen. A többi részen kerékpársáv kialakítása lenne célszerű.
- Homoktövis utca Farkaserdő utcán áthaladó szakaszán forgalomcsillapítás, forgalomlassítás
- EuroVelo kerékpárút összekötése Budapest és Dunakeszi között (fontos lenne tárgyalásokat kezdeni Dunakeszi Önkormányzatával). A hiányzó 2 km-es szakasz megépítése turisztikai és idegenforgalmi szempontból is fontos lenne.
- Az EuroVelo újpesti szakaszának kiépítése.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Dél-budapest kerékpárosbarát fejlesztés (XVIII. - XXI. - XXIII. kerületek) - 2,387 Mrd Ft

A tervek szerint a három kerületet összekötő útvonal jönne létre, mely közlekedési és turisztikai célokat egyaránt kielégítene.

A projekt javasolt nyomvonala kevésbé alkalmas közlekedési igények kielégítésére - a fejlesztési területet vizsgáló kerékpárforgalmi hálózati terv megkérdőjelezhetően támasztja alá a fejlesztés szükségességét. Javasoljuk a sugárirányú kapcsolatok és a kerületi központok kerékpáros elérhetőségének javítását, komplex területi alapú kerékpárosbarát fejlesztésekkel. A projekttel kapcsolatos javaslataink figyelembe vételével és a végleges tervekbe való beépítésével támogatható a fejlesztés.

1 Javasolt prioritási sorrend főbb útvonalakra, átkötésekre:

1.

1.1 Molnár-sziget-Hősök tere-Vecsés út-Szálfu u. -Királyhágó út-Nagybánya u. útvonal

1.2 kerékpárosbarát területi beavatkozások (Csepel, Soroksár, Pestimre, M5 park [Pestszentimréhez kapcsolódva])

2. Pestimre-Pestlőrinc kapcsolat (Nagykőrösi úton, Méta utcán át) és kerékpárosbarát Soroksár (Vecsés út)-Soroksár-Újtelep kapcsolat

3. Kerékpárosbarát Soroksár (Hősök tere)-Szentlőrinci út-Méta utca kapcsolat

2 Soroksár, javasolt híd és környezete (komplex kerékpárosbarát fejlesztés)

2.1 Tempo30, forgalomcsillapítás, általában

Jelenleg sok Tempo30 övezet van, ezeknek egy egyszerűsített felülvizsgálatát el kellene végezni (táblázás megfelelő-e pl.). Több csomópontban szükség volna küszöbök kialakítására, teljes csomópont kiemelésére.

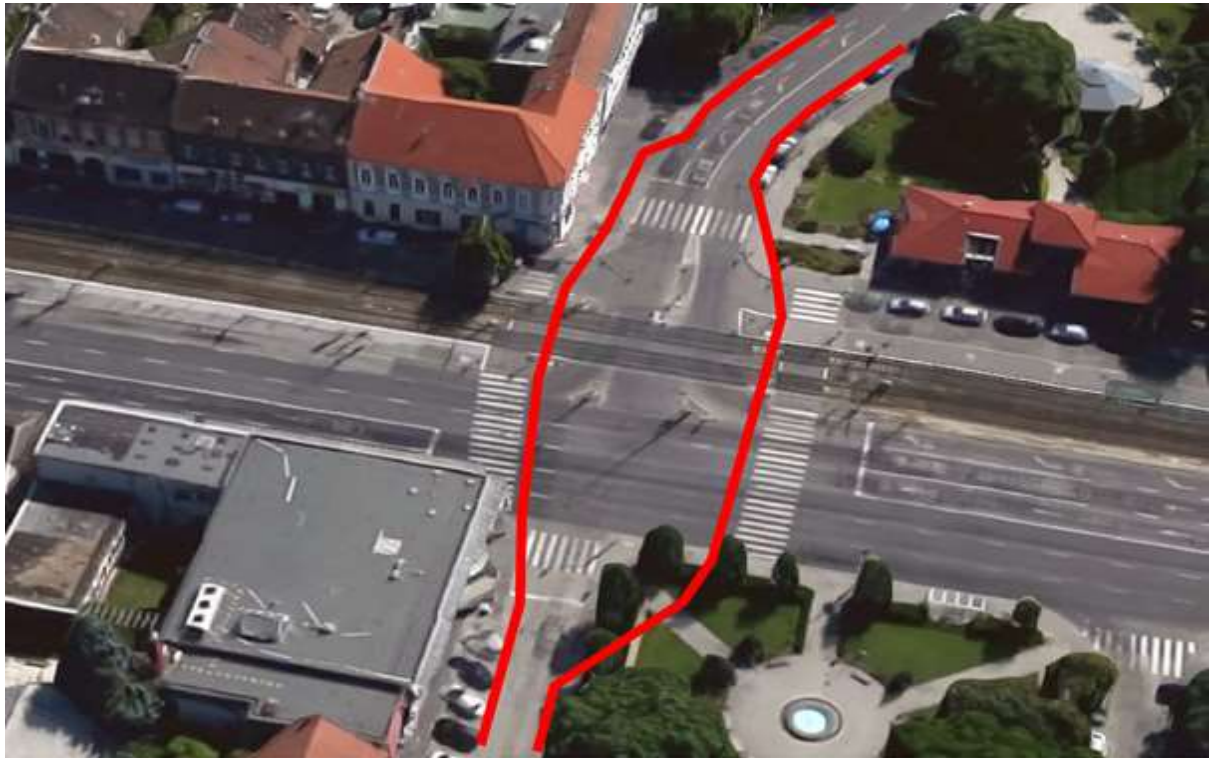
2.2 Táncsics Mihály utca

A Táncsics Mihály utcán a Hősök terétől északi és déli irányba eső szakaszon is forgalomcsillapítás volna szükséges (30 km/h), megfelelő számú küszöb kialakításával. Ez a Grassalkovich úttól nyugatra eső szakaszt tárhatja fel kerékpáros szempontból.

2.3 Hősök tere és környezete

A Hősök terén (a Táncsics Mihály utca és a Grassalkovich út között) az északi utat kétirányúsítani kellene a kerékpáros forgalom számára, ehhez a parkolási rend módosítása szükséges. Ezen az útvonalon is 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése javasolt.

A Grassalkovich úton az alábbi módon javasolt a kerékpársávok folytonos átvezetése. A Templom utca felől a kerékpározók HÉV-en való átvezetéséhez a fénySOROMPÓTÓL függő kerékpáros jelzőlámpával lehetséges. (A közúti átjáró keresztmetszete nem teszi lehetővé a kerékpársáv átvezetését, a fénySOROMPÓ költséges átalakítását igényelné.)



A Hősök tere Templom térig tartó szakaszán kétoldali kerékpársáv kialakítása szükséges. Ennek érdekében a nyugati irányú parkolósáv a mellette található, de gyakorlatilag csak a parkolósávot kiszolgáló járdára kb. 1 m igénybevételével feltehető.

A Hősök tere Templom utcán kívül eső szakaszán ajánljuk nyitott kerékpársáv alkalmazását. Ugyan jár autóbusz az útvonalon, de csak ritka, jellemzően 20-30 perces követéssel.

2.4 Kerékpártámaszok telepítése

Egy legalább 20-30 helyszínből álló kerékpártámasz-telepítési program ajánlott a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, csomópontoknál.

2.5 Zsellér dűlő

Kicsit délebbre esik, de a Zsellér dűlő kerékpáros átjárhatóságának biztosítása fontos volna a Grassalkovich úton át.

2.6 Grassalkovich út, ütemezett humanizálás és kerékpárosbarát átalakítás

A Grassalkovich úton a 70 km/h emelt sebességet mérsékelni kellene. Első körben 60, utána 50 km/h-ra. A hosszú távú kerékpáros hálózati ábrán ennek az útvonalnak is kerékpárosbarátnak kellene lennie (célszerűen pl. koppenhágai típusú kerékpársáv alkalmazásával).

3 Csepel, javasolt híd és környezete

3.1 Komp környezete

A híd környezete az EuroVelo nyomvonalhoz kapcsolódik. Az ott meghatározott műszaki tartalom (Hollandi úton kerékpáros nyom, a parton stabilizált burkolatú kerékpárút) megfelelő. (Erre azonban az EuroVelo keretében volna szükséges pályázni.)

3.2 D14 rév szolgáltatásának fejlesztése

A híd elkészültéig javasolható a rév „telebusz” üzemben történő üzemeltetése vagy az üzemidő bővítése, illetve az indulások sűrítése (szintén bejelentkezés esetén).

4 Csepel, belváros

Fejlesztések elsősorban Csepel belvárosában szükségesek, amennyiben lehetséges a program keretében, akkor ez javasolható.

4.1 Kerékpártámaszok telepítése

Csepel belvárosában javasolható egy kb. 30-50 helyszínből álló kerékpártámasz telepítési program megvalósítása.

4.2 Főbb útvonalak, kerékpársávok, átjárhatóság

A tervezett HÉV menti kerékpársávok, illetve a keresztirányú kapcsolatok kialakítása sokat javíthat az átjárhatóságon. A Karácsony Sándor utcán a kijelölt gyalogos-kerékpáros övezet fejlesztése, átjárhatóságának javítása (pl. HÉV keresztezés) javasolt. A Károli Gáspár utca kétirányúsítható a kerékpározók számára (a Szent Imre tér mentén akár ellenirányú kerékpárúttal is).

A Táncsics Mihály utcai kerékpársáv megvalósítása javasolt, de szükséges az Ady Endre útig történő elvezetése és a kerékpárúttal való megfelelő kétirányú kapcsolat megteremtése.

A Szent István út Szebeni utca és Kossuth Lajos utca közötti szakaszán szükséges kerékpársáv vagy egyéb irányhelyes létesítmény kialakítása, itt a kerékpáros nyom nem elegendő. Javasolt a terjengős stadion melletti csomópont korrekciója, a gyalogátkelők járdaszinten történő átvezetése (a mellékirányokban).

A stadion menti utca (Béke tér) meglévő kerékpárútjának csomópontjait javasolt forgalomcsillapító küszöbként átépíteni. Északi irányban az úttesten javasolt irányhelyes kerékpársáv kijelölése. A kerékpárút elkanyarodásánál szükséges az úttestre való kapcsolódás megteremtése. A kisforgalmú utca mentén vezető kerékpárutat javasoljuk megszüntetni, az utcán forgalomcsillapító küszöbök telepítése ajánlott.

A Plútó utca és Akácfa utca csomópontjában csomóponti korrekciók megvalósítását javasoljuk. Déli irányban szükséges egy közvetlen kerékpáros kapcsolat kialakítása a Szabadság utca egykori útpályájával. A csomópontban szükséges valamennyi irányban a kerékpáros továbbhaladás biztosítása.

Az Akácfa utcán önálló kerékpárút építését nem javasoljuk (kerékpársáv jelölhető ki, a nyomvonal letérésénél középszigettel biztosított közvetett kapcsolattal). A Festő utca és elérése rövid távon támogatható, később a Szabadság utca kerékpárosbarát átalakítása is szükséges lesz.

A Dunadűlő úttal párhuzamosan elválasztott kerékpárút az EuroVelo6-tól függetlenül nem javasolt. Az útszakaszon elsősorban irányhelyes létesítmény kialakítása javasolható, amennyiben szükséges (elsősorban nyitott kerékpársáv).

5 Pestszentimre központ és környezete

5.1 Kerékpártámaszok telepítése

Egy legalább 10-20 helyszínből álló kerékpártámasz-telepítési program ajánlott a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, csomópontoknál.

5.2 Nemes utca

A Nemes utcán kerékpársáv kialakítása szükséges forgalomtechnikai eszközökkel (útfelújítással összehangolva). Az itt zajló parkolás egyéb módon történő biztosítása szükséges (valamennyi épített parkoló kialakítása is lehetséges az úton). A kerékpársáv folytatása javasolt egy háztömb hosszúságban a Dózsa György utcán. A vasúti átjáró keresztmetszete lehetővé teszi a közúton történő átvezetést.

5.3 Vasút utca

A Vasút utca (szervizút) kerékpárosbarát fejlesztése, kétirányúsítása a kerékpározás számára lényeges beavatkozás. A Nemes utcánál szükséges a vasútállomás felé átvezetni (a gyalogátkelő mellett ez lehetséges), a Vasút utca déli szakaszához csatlakoztatni, illetve a Nemes utcával való maradéktalan kapcsolatát biztosítani.

6 Soroksár és Pestszentimre közötti kapcsolat

Javasolt útvonal: Vecsés út – Táncsics Mihály utca – Hősök tere (északi oldal) – Hősök tere – Szikes utca – Vecsés út – Hunyadi János utca – Szálfa utca – Határ utca – Királyhágó utca – Béke tér – Nagybánya utca

Vecsés út (Szikes utca és a vasút között): a kétoldali padka burkolásával kerékpársáv alakítható ki. Javasolt azonban legalább az egyik oldali nyílt árok burkolása, ekkor a szórványos parkolási igény is biztosítható.

Vecsés út, vasúti átjáró: irányhelyes átvezetés szükséges, a vasúttól keletre eső rövid szakaszon kétirányú kerékpárút nem alakítható ki.

Vecsés út (a vasút és a Szerűskert utca között): irányhelyes kerékpársáv kialakítása szükséges az út szélesítésével. A vasúthoz közel rövid támfal építése is szükséges lehet.

A Burma vasút átjárójában VeloStrail elemek alkalmazása szükséges a ferdeszögű keresztezés miatt.

A Vecsés út Szerűskert és Türr István utca közötti szakaszán az irányhelyes kialakítás helyett az út északi oldalán pl. elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút is alkalmazható. Ezen a szakaszon a kerékpáros nyom elégtelen megoldás (külterületi jellegű úton nagy forgalom, szűk útpálya, nagy sebességek a külterületi jelleg miatt).

A jelenlegi földutas szakaszon elsősorban önálló kerékpárút építése javasolt. Közös használatú aszfaltozott út esetében meg kell gátolni, hogy az út átmenő forgalmat bonyolíthasson (pl. egy ponton teljes lezárás a kerékpáros forgalom kivételével).

A Hunyadi János utcán forgalomcsillapító küszöbök alkalmazása szükséges. A Nagykőrösi út csomópontjában középsziget kialakítása szükséges a Hunyadi utca két oldalán.

A Szálfa utcán a kerékpáros nyom egyéb forgalomcsillapítási beavatkozás nélkül nem megfelelő. Ezen az úton elsősorban nyitott kerékpársáv kialakítása javasolható, ehhez azonban az útpálya felújítása és kismértékű szélesítése szükséges.

Királyhágó utca: ezen az útszakaszon is jelentős a gépjárműforgalom, önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges. A kerékpársáv folytatása, illetve egyéb irányhelyes létesítmény kialakítása javasolt.

A Nagybánya utcán a javasolt kerékpáros nyom megfelelő, 40 km/h sebességkorlátozás javasolható.

7 Pestszentlőrinc

7.1 Kerékpártámaszok telepítése

Egy legalább 20-30 helyszínből álló kerékpártámasz-telepítési program ajánlott a főbb forgalomvonzó létesítményeknél, csomópontoknál.

7.2 Új temető utca és folytatása

Az út mentén nem javasoljuk az önálló kerékpárút létesítését, illetve ezt kerülgető megoldások alkalmazását. A jelzett útvonalat a kerékpározók nem használják. A fejlesztéssel javasoljuk megvárni a 42-es villamos fejlesztését, amikor irányhelyes kerékpársáv, kopenhágai típusú kerékpársáv hozható létre.

7.3 Lakatos út, vasútállomás elérése

A Margó Tivadar utcai kerékpárúton kisebb korrekciók szükségesek. A túloldali utcákhoz való hiányzó kapcsolatot ki kellene alakítani, egy-két nagyobb csomópontban kisebb középszigetek építhetők.

A Lakatos úton az irányhelyes kerékpársáv kialakítása támogatható, az egyoldali parkolást azonban jelentős hosszban rendezni szükséges (akár fél kerékkal a szegélyen kívüli megállás biztosításával).

A kisforgalmú Jegenye fasoron javasoljuk 40 km/h sebességkorlátozás bevezetését és a terelővonal megszüntetését. A kerékpáros nyom alkalmazása támogatható.

7.4 Városház utca – SZTK - Regény utca - Babits Mihály utca - Csévész utca útvonal

A Városház utcai szakasz fejlesztése (kijelölése támogatható). A további szakasz igénybevitelét nem javasoljuk (a Csévész utca felől a Thököly útra nem lehet kanyarodni vagy jelentős beavatkozás szükséges).

A Thököly út fejlesztését javasoljuk (a keresztmetszetben kerékpársáv jelölhető ki a Rózsa utcáig, utána a Nefelejcs utcáig építéssel kétoldali egyirányú kerékpárút, illetve kopenhágai típusú kerékpársáv jelölhető ki, vagy egyszerűen nyitott kerékpársáv is alkalmazható). A Nefelejcs utca és a vasút között a kisforgalmú útszakasz használható.

A Fedezék utcán nyitott kerékpársáv kijelölését javasoljuk. A Ráday Gedeon utcánál középsziget kialakítása szükséges a Fedezék utca két oldalán (a szükséges helyeken gyalogos átvezetéssel, a kerékpáros forgalom a közúti keresztezésen halad).

A felüljáró alatt a nyomvonalat irányhelyesen szükséges átvezetni és a Csévész úthoz csatlakoztatni. A Móra Ferenc utcától (középszigetes átvezetés) egyoldali kerékpárút is létesíthető.

8 További javaslatok, amennyiben a költségvetés engedi

Templom utcán irányhelyes kopenhágai típusú kerékpársáv az egyik oldalon, egyirányú kerékpárút vagy kopenhágai típusú kerékpársáv a másik oldalon.

XVIII. Dózsa György utca folytatásában (a lakott területeken belül) kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (elsősorban kopenhágai típusú kerékpársáv) kialakítása.

Kerékpárút építése a Nagykőrösi út mentén a Hunyadi utca és a Méta utca között, illetve a Közdűlő utca felé kerékpárút kapcsolat kialakítása vasúti átjáróval.

9 Egyéb javaslatok

Ferihegyi vasúti kapcsolat fejlesztésében érdemes volna a Felsőcsatári út – Lakatos út tengelyében egy kerékpárral kényelmesen járható aluljárót kialakítani.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XI. kerületében
- 100 millió Ft

A projekt keretében gyalogosbarát forgalomtechnikai átalakítások, lakóterületi forgalomcsillapítás valamint a Hamzsabégyi úti sétány és kerékpárút korszerűsítése valósulna meg. Megfelelő műszaki tartalom esetén jó projekt valósulhat meg. Sajnálatos, hogy a fejlesztésre kijelölt területből kimaradt a Petőfi híd és a Rákóczi híd között elterülő lágymányosi egyetemi kampusz és Infopark. A területet érinti ugyan az EuroVelo6, melynek fejlesztése szintén megvalósul, azonban a kampusz kerékpáros feltárása, kerékpártárolók kiépítése is fontos lenne. Maradt viszont az alábbi utak által határolt terület, mely szintén fontos fejlesztések színtere lehet: Etele út – Bartók Béla út – Bocskai út – Irinyi József utca – Budafoki út.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XII. kerületében - 100 millió Ft

A projekt keretén belül gyalogátkelőhelyek létesítésére valamint az Eötvös úton és Zugligeti úton kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztés megvalósítására nyílna lehetőség.

Az Eötvös és a Zugligeti út fejlesztése elfogadható lehet, megfelelő műszaki tartalom esetén. A kerület mélyebben fekvő területeinek komplex kerékpárosbarát fejlesztése nagyobbat lendíthetne a mindennapi, közlekedési célú kerékpározás ügyén. A jelenlegi projektjavaslat alternatívájaként javasoljuk az alábbi terület fejlesztését:

Krisztina krt. - Alkotás utca - Jagelló út - Németvölgyi út - Kék Golyó utca - Városmajor út - Szilágyi Erzsébet fasor.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:

Radics Miklós - műszaki tanácsadó

E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu

Mobil: +36 30 939 81 51

Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest II. kerületében - 250 millió Ft

„A projekt részeként a Gábor Áron utca - Pusztaszeri út - Törökvész út kereszteződésénél található körforgalomtól kezdődően a Törökvész út mentén kerékpárút létesülne. A Görgényi úton kerékpáros nyom kerülne kijelölésre a Szalonka útig. A Görgényi úttól a Szalonka úton szintén kerékpáros nyom vezetne a Páfrány utcához, összekötve ezt az útvonalat a már meglévő kerékpárúttal, amely - kerékpározásra kijelölt erdei úton keresztül - a Kőhegyi útig vezet, és amely egyúttal a pesthidegkúti kerékpáros úthálózat kezdőpontja is.”

A fejlesztések megfelelő műszaki tartalom, irányhelyes, kétoldali kialakítás esetén megfelelőek. Azonban a kerületben több egyéb fejlesztési terület van, melyeket a tervezett fejlesztés alternatívájaként javasolunk - ezek megvalósulása nagyobb hasznot hozhat a kerületnek, mint egy elsősorban vonalas fejlesztés. A kerület figyelmébe ajánljuk az alábbi fejlesztési anyagokat:

- Magyar Kerékpárosklub, II. kerületi javaslatok - Budapest II. kerület kerékpárút-hálózatának fejlesztési javaslatai (2007)⁸
- A MOL Bubi bevezetéséhez kapcsolódó infrastrukturális intézkedési javaslatok⁹
- BKK - kerékpárforgalmi főhálózat
- Budapest belső városrészének komplex kerékpárosbarát fejlesztéséhez szükséges tervek elkészítése - Margit körút, Döntés-előkészítő tanulmány

Alternatív javaslataink:

- A kerület belső területeinek forgalmi rendjét szükséges felülvizsgálni, annak érdekében, hogy a forgalomcsillapított lakóutcákat ne lehessen „autós menekülőútként” használni a környező forgalmi torlódások elkerülésére. Jó példa: Víziváros. Az érintett utcák forgalomszervezésének felülvizsgálata és korrekciója kis költségigényű beavatkozásokkal megvalósítható. Cél az átmenő autóforgalom megszüntetése, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése, a helyi funkciók erősítése: teraszok, létesítése, széles járdák, biztonságos, forgalomcsillapított területek stb.
- Szilágyi Erzsébet fasor menti kerékpárút korszerűsítése, csomópontjainak átalakítása, Pasaréti út felé kerékpáros kapcsolat megteremtése. A Szent János kórháztól a Budagyöngye Bevásárlóközpontig - akár a Kelemen László utcáig - a szervízút forgalomcsillapítása, akár kerékpáros utca kialakítása javasolt. A Városmajor mellett futó kerékpárút felújítása tervezés alatt van, javasolt a Szent János kórház - Városmajor köztes szakasz fejlesztése, akár busz-kerékpársáv kialakításának vizsgálata.
- Pasaréti tér kerékpáros elérhetőségének javítása.
- Pasarét, Hűvösvölgy kis forgalmú utcáinak kerékpárosbarát fejlesztése, forgalomcsillapítása, egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás biztosítása.
- Javasolt megvizsgálni Hűvösvölgy és környékének intermodális és rekreációs célú fejlesztését, alternatív (erdei közvilágítás hiánya és gyalogosforgalom miatti) összekötéssel a villamos menti kisebb utakon a Versec sor - Alsó Völgy utca - Völgy utca - Hűvösvölgy nyomvonalon.

⁸ A dokumentum elérhető az alábbi oldalon: <https://goo.gl/iCpeyB>

⁹ A dokumentum elérhető az alábbi oldalon: <https://molbubi.bkk.hu/dokumentumok.php>

- Bimbó út alsó szakasza, Kelemen László utca kerékpárosbarát fejlesztése: kapaszkodó irányban kerékpársáv, lefelé busz-kerékpársáv.
- Varsányi Irén utca korszerűsítése. Javaslat: A parkolási rend felülvizsgálatával az egyirányú, járdán vezetett kerékpárút megszüntethető, a kerékpáros forgalom mindkét irányban az úttesten zajlik, a parkolósáv kis mértékben a járdára kerül. Az úttest rossz állapotú. Az utcában lévő kávézók és éttermek teraszai, a nagy gyalogos forgalom miatt szélesebb járdára lenne szükség - ezt figyelembe kell venni a parkolási rend felülvizsgálata során.
- Bem József tér környékének kerékpárosbarát fejlesztése, Bem József utcában kerékpársáv létesítése.
- Bimbó út - Marczibányi tér - Szilágyi Erzsébet fasor - Margit körút terület kerékpárosbarát fejlesztése:
 - Retek utca korszerűsítése
 - Kitaibel Pál utca és Fényes Elek utca ellenirányú megnyitása, Margit körúton átjárás biztosítása a Jurányi utca felé
 - Kerékpártámaszok telepítése
- Germanus Gyula Park: Üstökös utca - Komjádi uszoda között gyalog- és kerékpárút létesítése, a csomópontok megfelelő kerékpárosbarát kialakításával, így folytonos kerékpáros útvonal alakulna ki a Margit híd és a Zsigmond tér között.
- Árpád fejedelem út kerékpárosbarát fejlesztése: kerékpársáv legalább a Zsigmond tér - Szépvölgyi út között.
- A Margit körút kerékpárosbarát átalakítására készült döntés-előkészítő tanulmány alapján javasolt a körút főbb csomópontjainak kerékpárosbarát átalakítása.
- Kerékpártámaszokra lenne szükség a Margit krt. környékén a sík részeken.

A tervezési folyamatot és az azzal kapcsolatos társadalmi párbeszéd kiszélesítését továbbra is szeretnénk segíteni, ezúton ajánljuk fel szakmai együttműködésünk.

Kapcsolat:
Radics Miklós - műszaki tanácsadó
E-mail: kozlekedes@kerekpárosklub.hu
Mobil: +36 30 939 81 51