

Címzett: Friedl Ferenc
innovációs főmunkatárs, BKK

Tárgy: Hattyú utca, Palota út, Váci út felújításának bírálati tervei

Tisztelt Friedl Ferenc!

A Magyar Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportja a Hattyú utca, a Palota út és a Váci út felújításával kapcsolatban az alábbiakat fogalmazta meg:

I. kerület, Hattyú utca:

A Hattyú utca tervezéssel érintett szakasza Budapest kerékpárforgalmi hálózatának fontos eleme, mely a rakparti kerékpárút gyors elérését biztosítja a Széll Kálmán tér környezete felől. Ennélfogva különösen fontosnak tartjuk a megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény kijelölését, a kerékpársáv megvalósítását.

A Széna tér és az Erőd utca közötti szakaszon az útpálya keresztmetszete lehetővé teszi kerékpársáv kijelölését, amit mindenképpen szükségesnek tartunk. Megjegyezzük, hogy a szegélyek közötti szélesség ezen a szakaszon a Hegedűs Gyula utcáéhoz hasonló, ahol hasonlóan kétoldali parkolás mellett kerékpársávot jelöltek ki. A kerékpársáv azért is szükséges, mivel a Széna tér felől kerékpárforgalmi létesítmény jelölhető ki, így nem indokolt a kerékpársáv nélküli szakaszt már a Széna térnél elkezdni még abban az esetben sem, ha az Erőd és Kapás utcák között nem jönne létre kerékpársáv.

Az Erőd és a Kapás utca között javasoljuk a kerékpársáv kialakítását a szegélyek nyomvonalának felülvizsgálatával vagy a bal oldali párhuzamos parkolósáv fél kerékkal a járdán való kijelölésével. Utóbbi esetben a járdán kb. 2 m hely maradna, amit elfogadható kompromisszumnak tartunk arra az időtávra, míg a főútvonali szerepet a Csalogány utca mindkét irányban át nem veszi.

Megjegyezzük, hogy amennyiben a Széna tér koncepciója úgy alakul, hogy a főútvonali szerepet mindkét irányban a Csalogány utca veszi át (2x1 sáv és 2x1 kerékpársáv keresztmetszettel, célszerűen), akkor a Hattyú utca forgalomcsillapítása lehetséges, ebben az esetben a kerékpársáv kijelölése már nem szükséges.

Javasoljuk a Hattyú utcán 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését és a Széna térnél járdafülek kialakítását.

Észrevétel: A műszaki leírásban hivatkoznak arra, hogy a tervezési feladat részét képezi a kerékpársáv kialakításának vizsgálata, a dokumentum további részeiben azonban erre vonatkozó utalás nincs, a tervlapok gyakorlatilag a meglévő állapot visszaállítását mutatják.

I. kerület, Palota út:

A Palota út jelenleg a kerékpáros közlekedés tekintetében kevésbé fontos hálózati elem a Vár magassági elhelyezkedését tekintve. Az út szerpentines nyomvonala azonban hagyományos kerékpárral járva is viszonylag jól használható útvonalat jelent, a különböző elektromos meghajtású, illetve rásegítésű mikromobilitási eszközök terjedésével azonban az útvonal még inkább felértékelődhet. Ennek alapján legalább azokon a szakaszokon, ahol parkolósávot nem jelöltek ki (Dózsa György tértől felfelé), javasoljuk kétoldali kerékpársáv, esetleg nyitott kerékpársáv kijelölését. A parkolás felülvizsgálata, a turistabuszok közlekedésének átalakulása után szükségesnek tartjuk a teljes útvonal kerékpárosbarát fejlesztését.

A Palota úton kétoldali kerékpársáv kijelölését javasoljuk a Dózsa György tértől felfelé, a parkolósávval érintett szakasz kezdetéig.

A Várba vezető lift bejáratánál javasoljuk megfelelő kialakítású kerékpártámaszok telepítését. A többi javaslatunk elsősorban a gyalogos közlekedés javítását szolgálja: Javasoljuk középsziget kialakítását a Sarló utcai gyalogátkelőnél is.

A Lovas út keleti végpontjánál a járda véget ér. Itt javasoljuk a Palota úton - akár gyalogátkelő nélküli - középsziget elhelyezését, mely a Palota úti járdára való átjutást biztosíthatja. (A Lovas út végénél a Palota út ellenkező oldali járdájára vezető lépcső nincs.)

A Tábor utca torkolatában a Palota út menti járda átjárhatóságát biztosítani kellene a szegélyek süllyesztésével (és a nyugati oldalon a járda korrekciójával). A csepp alakú felfestés szigetként történő kiépítését (vagy legalább kissé domború kiskockakővel történő kirakását) javasoljuk. A Váralja utca vonalában több, mint 13 m széles útpályát kell a gyalogosoknak keresztezniük. Üldözőgörbék segítségével javasoljuk vizsgálni, hogy a könyökben (értelemszerűen a hasonló könyökben egyaránt) elhelyezhetőek-e irányválasztó szigetek, melyek a két irányt elválasztva a gyalogos keresztezéseket biztonságosabbá és kényelmesebbé tudják tenni (gyalogátkelőhely nem szükséges). (Megjegyezzük, hogy ebben az esetben vélhetően csak nyitott kerékpársávot lehet kijelölni a szegélyek mentén, mivel ezeket az autóbuszok érinthetnék.)

IV. Váci út:

A Váci út 2/A csomópont és Vasrózsa utca közötti szakaszának felújításával kapcsolatban az alábbiakat javasoljuk.

A kerékpárút az EuroVelo 6 nyomvonalának eleme. A kerékpárút fejlesztéséhez kapcsolódóan korábban tanulmányterv készült, mely a kerékpárút 3 m használati szélességűre történő szélesítést irányoz elő. Javasoljuk, hogy azokon a szakaszokon, ahol a szélesítés komolyabb beavatkozást nem kíván meg (pl. töltés szélesítése, csomópontok közeliében található szűkebb szakaszok), ott a 3,0-3,3 m körüli épített szélességű kerékpárút valósuljon meg az EuroVelo paramétereinek megfelelően.

2/A csomópont:

A 2/A csomópont a tervezés határán található, abban építéssel járó átalakítás nem várható, azonban amennyiben a burkolati jeleket újrafestik, azok korrekciója szükséges. A közérszigetek melletti folytonos vonalakat és forgalom elől elzárt területeket a kerékpárút szélességében meg szükséges szakítani, ezeken a helyeken a kerékpárút átvezetést jelző sárga négyzeteket kell tovább folytatni (a meglévő állapot azért alakulhatott így, mivel a kerékpárút átvezetése a csomópont elkészültét követően valósult meg).

A futtatott jobbos ívnél a kerékpárúton megállás helyét jelző vonal felfestése nem szükséges. A főlérendelt út keresztezésében a jelenlegi gyakorlat alapján vörös kiemelés nem javasolt (vörös kiemelés csak a jelzőlámpa nélküli ven lehet).

Jelenleg a közérső szigeten esetlegesen beragadó kerékpáros számára a bejelentkezéshez szükséges nyomógombot elhelyezték, azonban a szigetről jelzőlámpa nem látható. Javasoljuk, hogy a kerékpáros jelzéseket az érkezési pontokon normál méretű jelzőlámpán ismételjék meg.

A belvárosi irány megállás helyét jelző vonala a kerékpáros átvezetéshez túl közel található. A szélső sávban esetlegesen álló nagyobb jármű a kerékpárosok és a jobbra jelzőlámpa jelzése nélkül haladó gépjárművek kölcsönös láthatóságát akadályozhatja. Javasoljuk annak a vizsgálatát, hogy a megállás helyét jelző vonal hátrább húzható-e.

Megjegyezzük, hogy a csomópont kerékpáros átbocsájtó képessége hamarosan kimerülhet. A Dunakeszi felé vezető szakaszon az EuroVelo kerékpárút továbbépítésének kivitelezése hamarosan megvalósul, a kerékpárút forgalma így vélhetően megnő. A meglévő háromszög sziget azonban nem lesz elegendő a kerékpárosok felállítására, ezen a helyen fejlesztésre lesz szükség.

Kerékpáros közlekedők elvakítása:

Jelenleg a Budapest felé közlekedő kerékpárosokat éjjel a szemből érkező gépjárművek fényszórója elvakítja a közvilágítás nélküli szakaszokon. Javasoljuk, hogy a tervezett szikkasztó padkán, a kerékpárút szegélye mentén, attól megfelelő távolságban sövényt vagy egyéb, a

vakítást megakadályozó megoldást telepítsenek. A kerékpárút mentén javasolható fasor telepítése is, amennyiben lehetséges.

Legalább a kerékpárút mentén, akár a későbbiekben, az EuroVelohoz kapcsolódó önálló projektben, javasoljuk a közvilágítás kialakítását.

Megyeri híd környezete:

A kerékpárúthoz csatlakozó murvás, kavicsos területekről rendszeres a kavics és a por felhordása a kerékpárútra. Javasoljuk, hogy a kerékpárút mentén ezeket a felületeket rendezzék, az út és a kerékpárút közötti területen a murvás felületeket legalább gyepráccsal burkolják le.

A Megyeri híd kerékpárútjának a forgalomtechnikai illesztése szükséges a kerékpárút útszéljelző vonalának megszaggatásával.

Ezred utcai jelzőlámpás csomópont:

Az ezred utca felől javasoljuk, hogy a kerékpárútra jobbra becsatlakozó kerékpáros rámpa létesüljön, melyről a kerékpárútra balra is lehet fordulni. ehhez javasoljuk, hogy a 45 fokos telekhatár mentén épüljön ki a járdafelület.

Javasoljuk, hogy a gyalogos-kerékpáros jelzőlámpák északi irányban is legyenek a bal oldali oszlopon ismételve.

Ezred utca jelzőtáblás csomópontja:

Javasoljuk annak a vizsgálatát, hogy a kerékpáros átvezetés módosítható-e úgy, hogy a Váci út burkolatszélé és a kerékpáros átvezetés között legalább 6 m hely maradjon, mely lehetővé teszi egy személyautó felállítását.

1+940 – 2+000 útszelvények közötti szakasz (Vasrózsa utca előtt):

Ezen a szakaszon a tervezett hajlított csőkorlát a kerékpárút tengelyétől mindösszesen 1,20-1,30 m-re lenne. Ebben az esetben az oldalakadály-távolság alig teljesül, a kerékpárút szűk lesz. Javasoljuk, hogy ezen a szakaszon a kiemelt szegélyt az út tengelye felé tolják el 25 cm-rel, így is 3,25 m széles forgalmi sáv jönne létre északi irányban.

Megjegyzés:

A Vasrózsa utcától Dunakeszire vezető kerékpárút építése kivitelezési szakaszban van, ezért annak megépültével lehet számolni a végponti kialakítás tervezésénél.

2019. szeptember 2.

Üdvözlettel:

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