

**Címzett:** Hutiray Gyula alpolgármester, Budapest Főváros VII. kerület Önkormányzata

**Tárgy:** javaslatok a VII. kerület forgalomtechnikai felülvizsgálatához

Tisztelt Alpolgármester Úr!

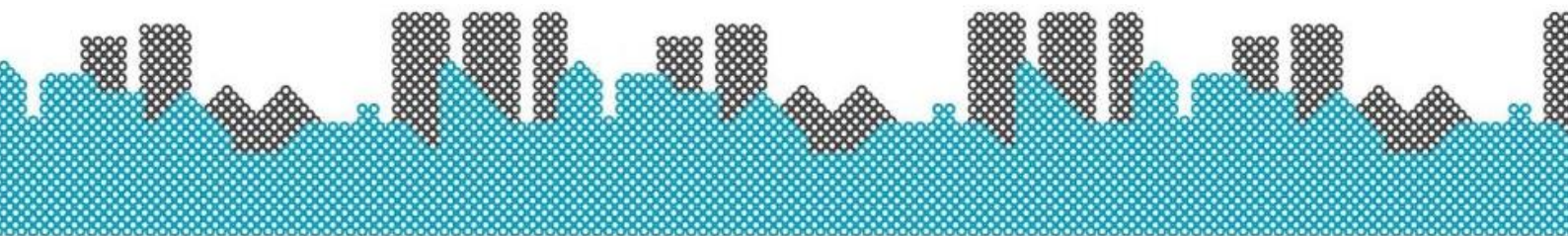
A Kerékpárosklub üdvözlí a kerület szándékát a területén levő úthálózat funkcionális felülvizsgálatát illetően, ahol az átmenő forgalom elterelésének köszönhetően a helyben lakók között és mellett a gyalog és kerékpárral közlekedők több teret kaphatnak. A helyzet ma már nemcsak csúcsidőben, hanem azon kívül is, különösen estéknként kritikus, ami az autóforgalom nagyságát és az ezáltal okozott káros hatásokat (torlódás, zaj, légszennyezés) illeti.

Az alábbi javaslatok segítségével azt kívánjuk elérni, hogy többen tudjanak kerékpárral közlekedni, legyenek itt élők, itt dolgozók, vagy más kerületekből ide járók – hiszen egyre többen ismerik fel a kerékpárt mint gyors, kevés helyet foglaló, így hatékony közlekedési eszközt. Emellett csökkenhet a zajszint és a légszennyezés és biztonságosabb lesz a közlekedés is. Ehhez szükséges, hogy az utcák, közterületek kerékpárosbarát módon legyenek kialakítva, legyen elegendő kerékpárparkolási lehetőség, valamint praktikus olyan „tengelyeket” is kialakítani, amelyek a forgalmasabb főutak alternatíváiként is kényelmesen használhatók biciklivel. A műszaki megoldások közül a közterületek szűkössége miatt elsősorban a Tempo 30 övezet, a kerékpárral két irányban használható, gépjárművel egyirányú utca és a gyalogos-kerékpáros övezet jönnek szóba.

Mivel a munka a teljes kerületre készül, javaslatainkat is kiegészítjük a teljes kerületre vonatkozóan.

Prioritások, amelyeknek már rövid távon szükséges a megvalósítása:

- Nagykörúton belüli Tempo 30 övezetek létrehozása, átmenő forgalom elterelése, kerékpáros átjárhatóság növelése (elsősorban Király utca, Dob utca, Kazinczy utca, Klauzál tér);
- Kerékpáros tengelyek kialakítása a kerületben;
- Több kerékpárparkolási lehetőség.



## Javaslatok részletesen

### *Forgalomcsillapítás*

A forgalomcsillapítás elsődleges eszköze a **Tempo 30 övezetek** kialakítása és azok "hurkokkal" történő kiszolgálása az övezetet határoló főútvonalokról, így az átmenő forgalom elterelése. Ahol lehetséges, időszakosan vagy akár állandóan kizárt gépjárműforgalommal **gyalogos-kerékpáros övezetek** is alkalmazhatók (pl. nagyobb köztereken, kisebb utcaszakaszokon). Ezek az eszközök a helyiek közlekedését, közterület-használatát segítik elsősorban, hiszen az utcák felszabadulnak az átmenő forgalomtól és az ide „tévedt” autóktól.

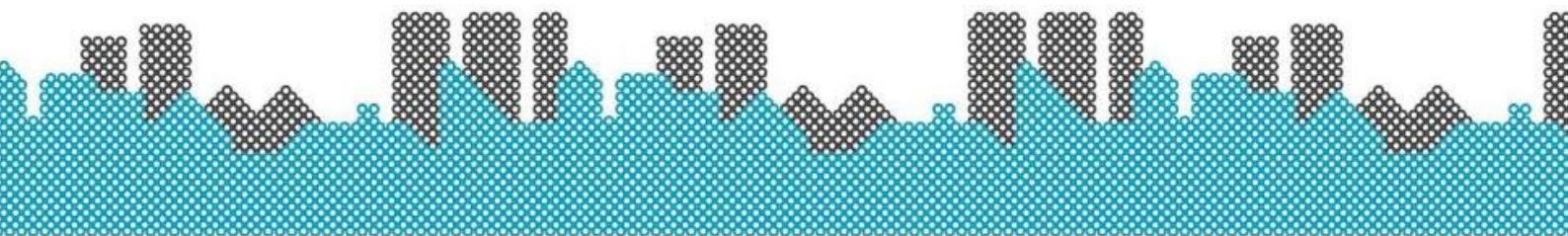
Javasoljuk, hogy a kerület minden, közösségi közlekedés által használt főútvonalak által határolt része legyen Tempo30 övezet. Tehát minden közterület legyen a zóna része, kivéve a következőket: Rákóczi út, Thököly út, Dózsa György út, Erzsébet körút, Károly körút, Király utca (Nagymező utca-Lövölde tér), Városligeti fasor (csak a főpálya), Bajza utca, Damjanich utca, Izabella utca, Verseny utca, Rottenbiller utca. Bizonyos, trolibuszok által használt keskenyebb utcán 40 km/h-s sebességhatár javasolt: Dohány utca-István utca, Wesselényi utca-Dembinszky utca, Bethlen Gábor utca, Nefelejcs utca, Garay utca érintett szakaszai.

A Tempo 30 övezetek be- és kijáratainál fizikai forgalomcsillapító küszöbök, útszűkítés létesítése javasolt. Az övezetek belső csomópontjaiban javasoljuk általánosan a csomóponti területek járdaszintű kiemelését.

A Nagykörúton belül feltétlenül javasoljuk a "hurokrendszer" kialakítását, az átmenő forgalom kizárását, a Dob utca és a Király utca lakóutcává minősítését, a kerékpáros átjárhatóság megtartása/növelése mellett.

**A legfontosabb megoldandó problémák** ebben a kerületrészben:

- Király utca átmenő jellegének megszüntetése, váltott egyirányú szakaszok, kerékpárral kétirányú behajtás;
- Dob utca átmenő jellegének megszüntetése, a Holló utca-Kazinczy utca között korlátozott behajtás, kerékpárral kétirányú behajtás;
- Csányi utca-Klauzál utca „menekülőút” felszámolása, kétirányú kerékpáros tengely kialakítása;
- Nagydíófa utca-Dob utca átmenő gépjárműforgalom elterelése.



Ennek a rendszernek a kialakítása a Nagykörúton kívüli kerületrészben is indokolt lehet. Első ütemben néhány, **átmenő forgalommal sújtott utca** módosítása lehet szükséges:

- Rózsa utca (javaslat: forgalmi irány megfordítása a Király utca-Dob utca között a Király utca-Dohány utca közötti átmenő forgalom kizárása érdekében);
- Péterfy Sándor utca (javaslat: egyirányúsítás kifelé, kétirányú kerékpározás biztosításával a Bethlen utca-Nefelejcs utca között a Thököly út-Rottenbiller utca közötti átmenő forgalom kizárása érdekében);
- Garay tér csarnok előtti részén gépjárműforgalom kizárása;
- Rejtő Jenő utca gyalogos-kerékpáros övezetté minősítése.

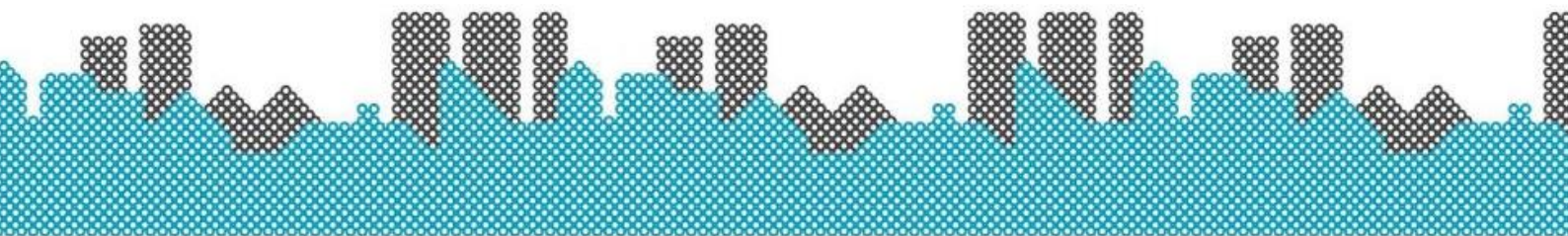
Megfontolandó a Dob utca szerepének átgondolása a Nagykörúton kívül is, pl. az Izabella utca felé történő "szembefordítással", az Izabella utca-Rottenbiller utca között kétirányú kerékpározás engedélyezésével.

A Tempo 30 övezet indokoltsága a Nagykörúton belül a jelentős gyalogos forgalom és a kereskedelmi létesítmények nagy száma, a Nagykörúton kívül pedig a lakóövezeti jelleg.

#### *A gyaloglást és kerékpározást segítő fizikai beavatkozások*

A Tempo30 zónákban és környezetükben a gyaloglást és a kerékpározást a táblával jelzett sebességhatár mellett elsősorban az **utcák, terek lassú haladásra ösztönző kialakításával** lehet segíteni. Ezek általunk is javasolt eszközei:

- forgalomlassító küszöbök: elsősorban a zónák be- és kijáratánál, olyan geometriával, hogy kerékpárral könnyen átjárható legyen; előnyös, ha a küszöb - csomópontokban vagy nagyobb gyalogos forgalmú létesítmények, pl. iskolák környezetében - a járda szintjén van, mert ez egyúttal a gyalogos közlekedést is segíti;
- szűkebb ívek: a szűkebb kanyarodási ívek kisebb sebességű kanyarodást tesznek lehetővé, ezáltal növelik a közlekedésbiztonságot;
- csomópontokban parkolásgátló járdafülek: a járdafülek kialakításával egyszerre nő a csomópontok beláthatósága és a gyalogos felület, valamint a rendelkezésre álló terület alkalmas pl. kerékpártámaszok telepítésére (a kerékpárok átlátható jellegük miatt jellemzően nem zavarják a beláthatóságot);
- útpálya és gyalogos felület egy szintbe helyezése: zónán belül, különösen kisebb keresztmetszetű, nagy gyalogos forgalmú utcák esetén javasolt minden felületet



egy szintbe helyezni, ezzel hangsúlyozva a gyalogos közlekedés dominanciáját.

### *Parkolás*

A város egyik legsűrűbben beépített területén kulcskérdés, hogy a szűkösen rendelkezésre álló helyet hogyan használjuk fel. Már rövid távon is lépni kell abban, hogy **minél kisebb arányú közterület szolgáljon hosszú távú tárolást** (hagyományos gépjárműparkolást), és ez minél nagyobb arányban tolódjon el a közös használatú, rövid idejű és a kevés helyet foglaló parkolás irányába: kerékpártámaszok, koncentrált rakodóhelyek, rövid idejű megállást biztosító helyek, közösségi autó/robogó/kerékpár rendszerek számára fenntartott helyek, és összességében a parkolóhelyek számának csökkentése, a gyalogos és zöldfelületek növelése. Ezzel párhuzamosan javasolt a környezetbarát és helyhatékony szállítási technológiák (pl. teherkerékpárok, elektromos teherkerékpárok) használatának támogatása, ösztönzése.

A hatékony helykihasználáshoz az is szükséges, hogy minden túlterhelt időszakban (este 20:00 után és hétvégén) díjköteles legyen az ide érkezők parkolása.

A kerékpárok elhelyezése érdekében a mai korlátozott kapacitású kerékpártámaszok bővítése szükséges elsősorban Belső-Erzsébetvárosban. Ehhez csatlakozhatnak a magánterületen (társasházak, intézmények belső udvarain, garázsaiiban) kialakított kerékpárparkolók, amelynek létesítésében szintén nyújthat segítséget a kerületi önkormányzat.

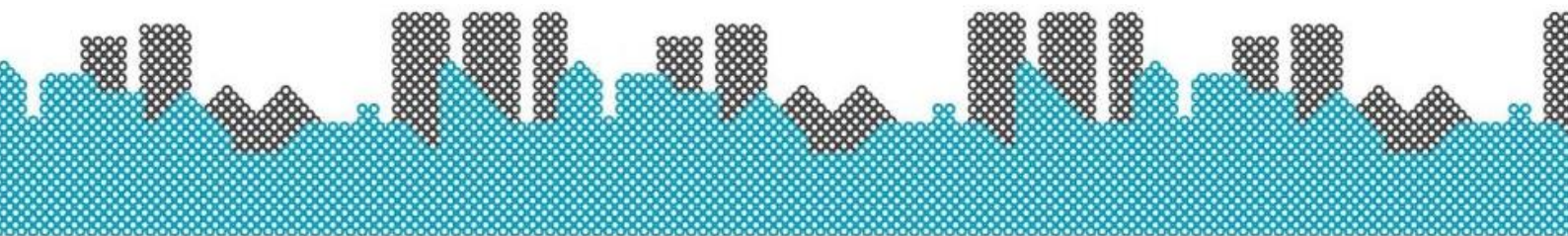
### *Kerékpározás segítése*

#### Főútvonalak

Mivel ezek elsősorban fővárosi kezelésűek, ezt részleteiben nem fejtjük ki, ám néhány útszakasz esetében indokoltnak tartjuk a főváros figyelmének felhívását annak kerékpárosbarát kialakítására a hálózatban betöltött fontossága miatt.

Ilyen útszakaszok: Bajza utca (javasolt kialakítás: kétoldali kerékpársáv), Damjanich utca (javasolt kialakítás: kétoldali kerékpársáv, ahol lehetséges, illetve kerékpársáv/előretolt felállóhely konfliktuspontoknál, így a Bajza utcánál, Rottenbiller utcánál)

Kétirányú kerékpározás egyirányú utcában: a főútvonalak közül csak a Verseny utca egyirányú szakaszán (Murányi utca-Baross tér) javasoljuk.



### Tempo 30 övezetek, egyirányú utcák

Az övezetekbe tartozó minden utcánál egyirányú forgalom esetén vizsgálendő a kétirányú kerékpározás lehetősége. Az Útügyi Műszaki Előírás vonatkozó rendelkezése szerint **30 km/h maximális sebesség és óránként maximum 200 járműegységnyi forgalom mellett szélességtől függetlenül is engedélyezhető a kétirányú kerékpározás.** Figyelembe véve, hogy az átmenő forgalom elterelésével a ma tapasztalható forgalomnagyságok csökkennek, a legtöbb zónán belüli utca esetében valószínűleg teljesül ez a feltétel.

A forgalomcsillapítás érdekében a szakaszonként váltakozó irányban kialakítandó utcák esetén különösen fontos, hogy **a kerékpáros átjárhatóság ne romoljon a mai helyzethez képest.** Például a Kazinczy utca megfordításával bár az átmenő forgalom csökkent, kerékpárral most egyik irányban sem járható végig az utca (szabályosan).

### Gyalogos és kerékpáros zónaként kijelölt közterületek (engedélyes vagy időszakos behajtással)

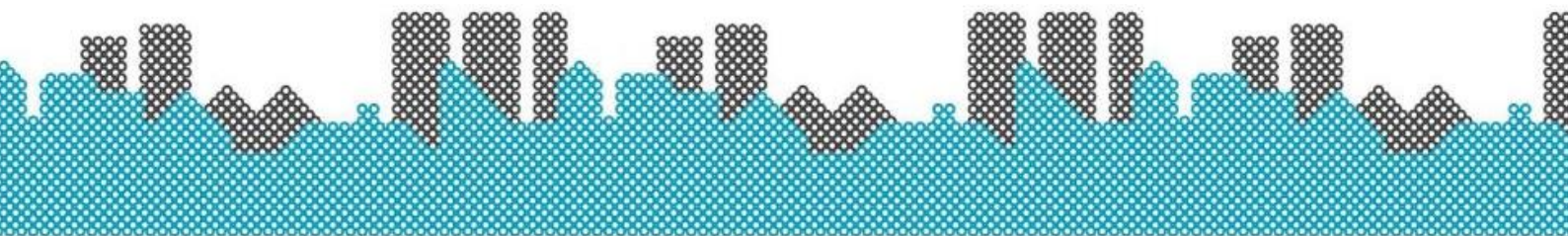
Jelenleg a kerületben a Madách tér és az Almássy utca ilyen kialakítású, amelyek használata bevált, népszerű közterületek.

További javasolt közterületek: Klauzál tér csarnok előtti oldala (szállítóknak engedélyes behajtással), Garay tér csarnok előtti oldala, Kazinczy utca (Király utca-Dohány utca között), Dob utca (Holló utca-Kazinczy utca között); Rejtő Jenő utca, Barát utca (lakóknak engedélyes behajtással és parkolással).

### Kerékpáros tengelyek forgalomcsillapított övezetekben

A kerékpáros forgalom a gépjárműforgalomhoz hasonlóan hálózatosan épül fel, ahol vannak hálózatilag fontosabb és kevésbé fontos elemek. Bár a gépjárműforgalom riasztó hatása és a hiányzó infrastruktúra miatt ez több esetben ma még nem így van, a város főbb útjai történelmi és földrajzi okokból általában egyben a kerékpáros forgalom számára is a legrövidebb és legegyszerűbb útvonalak, amit az ilyen utakat szegélyező számos fontos célpont is erősít. Általános cél, hogy az ilyen utak (pl. Nagykörút, Rákóczi út) is kerékpárosbaráttá váljanak, ami elsődlegesen a főváros feladata.

Mivel ez a folyamat egyelőre csak részben valósult meg (pl. a Károly körüti kerékpársávokkal), **a kerület a saját kezelésű úthálózatának kerékpárosbarát kialakításával és ahol lehetséges, a teljes kerületet átszelő útvonalak kényelmesen kerékpározhatóvá tételével segítheti a terület kerékpáros feltárását.**



Erre a célra alkalmas tengelyek és a használhatósághoz szükséges beavatkozások:

- Csányi utca - Klauzál tér - Klauzál utca: a már ma is jelentős kerékpáros forgalmat (napi 1000-1500 kerékpár) bonyolító Nagymező utca folytatásaként a Nagykörút alternatívájaként használható tengely lehet. Ennek feltétele a kétirányú kerékpározásra való kijelölés és a gépjárműforgalom csillapítása az átmenő jelleg korlátozásával (pl. Klauzál tér csarnok előtti részének gyalogos-kerékpáros zónának való kijelölése), illetve a csomópontok korrekciója (pl. Rákóczi útnál);
- Péterfy Sándor utca-Sajó utca: már ma is két irányban használható tengely, amelyet a Rózsák tere környékén nagykockaköves szakaszok nehezítenek. Szükséges továbbá a gépjárműforgalom mérséklése (pl. jelentős átmenő forgalom jelentkezik a Murányi-Garay-Péterfy útvonalon), bizonyos szakaszok forgalommentesítése (Garay tér);
- Vörösmarty utca-Almássy utca: itt az Almássy utca-Wesselényi utca kapcsolat megteremtése szükséges (burkolatcsere, kétirányúsítás), illetve a Vörösmarty utca kerékpárosbarát átalakítása a parkolás rendezésével, a csomópontok beláthatóságának növelése járdafülek kialakításával, valamint az átmenő forgalom kizárása;
- Rózsa utca-Rózsák tere-Huszár utca: már ma is használható tengely, amelynek használhatóságát az átmenő forgalom elterelése segítheti (feljebb említett irányforgatással).

### *Egyéb javaslatok*

Javasoljuk, hogy az új építési szabályozásban új építésű házakban tegyék kötelezővé lakásonként két kerékpárhely kialakítását védett, zárt helyen. A kerékpártároló a bejárathoz közel, földszinten, esetleg a -1. szinten legyen.

Budapest, 2018. május 30.

Üdvözlettel:  
Erdős Zoltán

Magyar Kerékpárosklub Budapest-Belváros területi szervezet  
[erdos.zoltan@kerekpárosklub.hu](mailto:erdos.zoltan@kerekpárosklub.hu)  
+36 30 434 3938

