

Címzett: Szűcs Máté
Főpolgármesteri Hivatal
Városfejlesztési Osztály

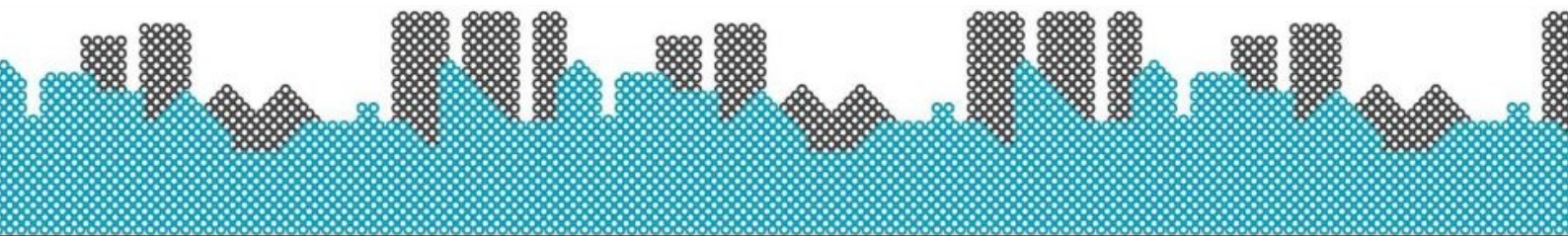
Tárgy: Duna-Buda - építészeti tervpályázat a budai belvárosi Duna-part
megújítására

Tisztelt Bírálóbizottság!

A Magyar Kerékpárosklub egyetért a tervpályázati kiírásban megfogalmazott célokkal, úgy mint a közlekedési felületek újraosztása a közterületek tartózkodásra ösztönző kialakítása érdekében, észak-déli kerékpáros kapcsolatok javítása, fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése, ugyanakkor úgy gondoljuk, hogy a tervezési területek kiírás szerinti meghatározása nem teszi lehetővé a pályázat programjában megfogalmazott látványos változásokat, a lehetőségeket beszűkíti.

A tervezési terület kibővítésével és alábbi javaslataink alkalmazásával hatékonyabb lehetne a budai Duna-part humanizálása.

Kérjük, fontolják meg az alábbi szempontokat a pályaművek értékelésekor és a további tervezési folyamat során.



Újlaki akcióterület

Szépülvölgyi út és Slachta Margit rakpart közötti kapcsolata akkor tudja a Lajos utcát, az Árpád fejedelem útját, vagy a Bécsi utat tehermentesíteni, ha ezen utak valamelyikén csillapítjuk a forgalmat. Ellenkező esetben a beavatkozás csak könnyebbé teszi az egyéni gépjárműhasználatot, azt generálja. Ez mind a négy útvonalon torlódásokhoz fog vezetni, összességében magasabb forgalom mellett.

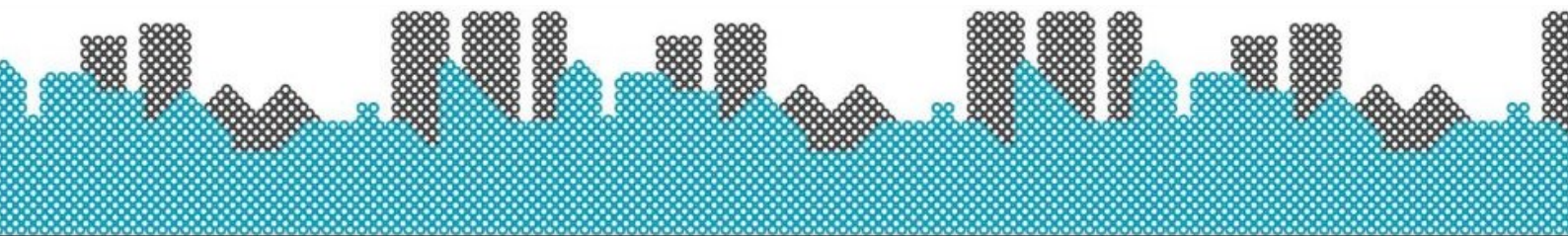
Óbuda VEKOP 5.3.1 pályázat keretében készített [kerékpárforgalmi hálózati terve](#) az Árpád fejedelem útján rövidtávon kerékpársávok létesítését javasolja, ami önmagában forgalomcsillapító hatású, de az alsó rakparti kapcsolat létrejötte komolyabb humanizálást is indokoltá tehet az említett útvonalak szerepének átgondolásával.

A Szépülvölgyi úti csomópontnál minden irányba biztosítani kell a kerékpáros kapcsolatokat. Javasoljuk B+R telepítését a HÉV megállóhoz.

Felhévíz

A Germanus Gyula parkba javasolt mélygarázs építésével nem értünk egyet. A Millenáris Széllkapu projekt keretében jelentősen növekedni fog a parkolóhelyek száma, ami forgalomgeneráló hatású, és szintén ezt a területet fogja terhelni.

Óbuda [kerékpárforgalmi hálózati terve](#) a Germanus Gyula parkon keresztül javasolt kerékpárutat az Margit hídtól a Zsigmond térig, kérjük ezt figyelembe venni.



Víziváros

A budai belvárosi Duna-partok megújítása – javaslatértékelési munkarész:

„Vizsgálható, hogy a jelenlegi, utcapárt alkotó struktúra helyett, a struktúra módosításával a főútvonal szerepkört kizárólag a kétirányú forgalmat bonyolító Fő utca vagy a Bem rakpart vegye át. Egy ilyen irányú változás a kerékpáros közlekedést és a parkolást is jelentősen befolyásolná.”

Tervpályázati kiírás:

„A felső rakparti útszakaszok közül az Árpád fejedelem útja, a Bem rakpart, a Lánchíd utca, a Döbrentei utca és a Szent Gellért rakpart forgalmi kialakítása változatlan marad.”

Ugyan a javaslatértékelési munkarész azt is kimondja, hogy „(a budai felső rakpart) belső szakasza – különösen az ahhoz kapcsolódó terek – esetében az átmenő funkció rovására a kiszolgáló funkciót kell erősíteni. A Fő utca – Bem rakpart átépítésre kerül az épített és természeti környezetével összhangban” a Bem rakpart nem része a tervezési területnek, így a ténylegesen vízparti területek nem tudnak funkciót váltani, hiszen ahhoz a Bem rakpart – Fő utca utcapár együttes újraértelmezése szükséges.

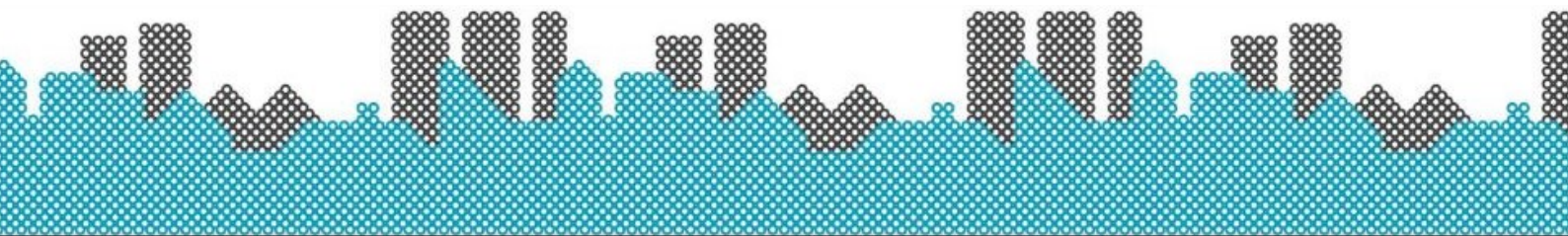
Sajnálatosnak tartjuk, hogy a pályázat nem adott lehetőséget ennek a kérdéskörnek a feltárására. A Fő utcát önmagában kezelve jelentősen beszűkülnek a lehetőségek mindkét utca kapcsán.

A Bem rakpart magában hordozta a lehetőséget, hogy a villamosvonal és az alsó rakpart által határolt véges felület mellett a sínek és a Bem rakparti homlokzatok között is a szállodákhoz, éttermekhez kapcsolódva korzó jöjjön létre (akár célforgalom számára továbbra is elérhető módon), és a gyalogos – kerékpáros konfliktus feloldásához is rendelkezésre állna a kellő hely.

Az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpáros túraútvonalat méltatlan a panorámától megfosztani, a Fő utcába terelni, ez a pályázat pozitív kerékpárosbarát célkitűzéseivel nincs összhangban.

A hivatásforgalmi kerékpározás funkcióit is csak részben tudja ellátni a Fő utca – Bem rakpart között megosztott kerékpársáv-pár, a kevésbé rutinos kerékpározók, gyerekekkel kerékpározók részére a főútvonalon vezetett kerékpársáv nem jelent megoldást. A kerékpárút a Duna mentén védett szituációban van, kevés kereszteződés zavarja, elsőbbséggel rendelkezik, minimális számú lámpával, míg a Vám utca – Lágymányosi híd szakaszon a jelenlegi kialakítás szerint legalább 22 alkalommal kellene megállni vagy elsőbbséget adni kerékpárral az úttesten kialakított kerékpársávban közlekedve. Ez mind a kezdő közlekedők szempontjából, mind az energiatakarékos, folyamatos haladás szempontjából erősen rontja a kerékpárral való közlekedés versenyképességét ezen a szakaszon, feladva a Duna-menti védett pozíciót.

Sok kezdőnek nyújt maradandó élmény, hogy a város legszebb helyén a vízhez közel tekerhet nap mint nap, ha kerékpárral jár munkába. Ez egy olyan szolgáltatási szintet jelent, ami sokakat meggyőzhet, hogy válasszák a kerékpárt közlekedési eszközü. Hollandiában kifejezetten törekednek rá, hogy a biztonság és a közvetlenség mellett



komfortot és élményt nyújtsanak a kerékpárforgalmi létesítmények, mert ez tud versenyezni a személygépjárművek kényelmével. Az útvonal kiemelkedő népszerűségét a tavaly kihelyezett számláló is alátámasztja.

Úgy gondoljuk, csak olyan megoldás támogatható, ami ezt a fenntartható közlekedési módot előnyösebb helyzetbe hozza egy olyan helyszínen, amit méltán a budapesti kerékpározás bölcsőjének tartanak, ezért határozottan ellenezzük a budai felső rakparton a kerékpározás tiltását. Kérjük, hogy a Fő utcai kerékpársáv mellett a Bem rakpart és Szent Gellért rakpart teljes hosszán a jövőben is biztosítva legyen a kétirányú kerékpárforgalom.

Az akcióterületre vonatkozó javaslataink:

A Vám utcától a Halász utcáig a keleti oldalon található parkolósáv helyén folytatható a Vám utcától északra már kialakított kétirányú kerékpárút.

A Halász utcától délre a gépjárműforgalom két irányban futhat a Fő utcán, így a Bem rakpart Jégverem utca és a Halász utca közti szakasza a gyalogos és kerékpáros forgalom részére átadható, vendéglátóhelyek teraszai is kialakíthatók.

A Jégverem utcánál biztosítható a kapcsolat a Fő utcával és a Bem rakparton futó gyalog és kerékpárúttal, ahol egy szakaszon 10 km/h sebességkorlátozás mellett elérhető a Lánchíd felújításakor kiszélesítésre kerülő gyalogos és kerékpáros alagút.

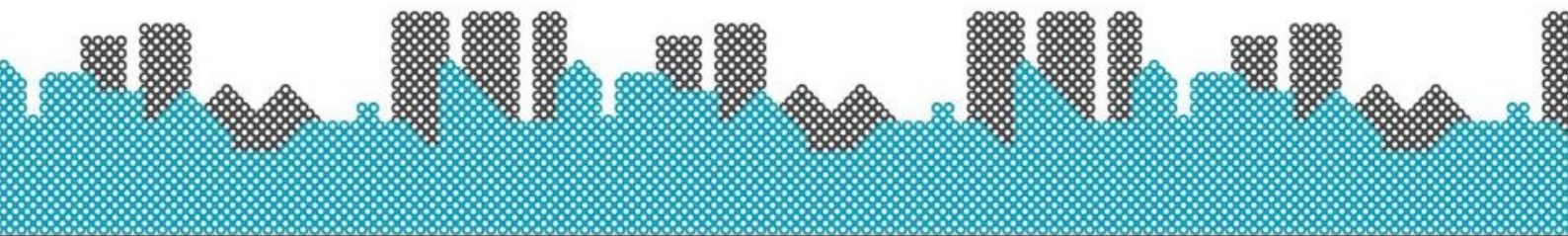
A Fő utcában található forgalomvonzó létesítmények megközelítése jelenleg kerülők árán lehetséges a Fő utcát a Bem rakparttal összekötő egyirányú utcák miatt. Javasoljuk ezek megnyitását kétirányú kerékpárforgalom részére a parkolási rend módosításával együtt, ahol ez szükséges.

A Fő utcában megfontolandó 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése.

A Vám utcától északra is javasoljuk megtartani a Fő utcai kerékpársávot.

Javasoljuk a Lánchíd utca használatát minden idősávban engedélyhez kötni a személygépjárműforgalom számára.

A Bem József tér tervezésénél biztosítani kell a Bem rakparti kerékpárúttal, a Fő utcával, valamint a Bem József utcán található létesítménnyel való kerékpáros kapcsolatot.



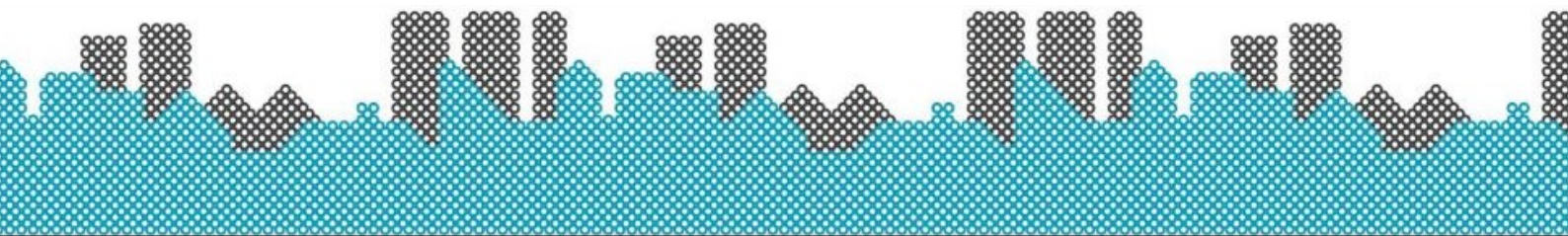
Lágymányos

A Szent Gellért rakparton az irányhelyes kialakítást támogatjuk, ugyanakkor nem tartjuk életszerűnek a Duna menti sétányról a kerékpárforgalom kitiltását. A tervezett létesítmények valószínűleg a gyorsabb kerékpározóktól mentesítik a sétányt, ez önmagában mérsékli a konfliktusokat, de a gyakorlatlan kerékpározók, gyerekek, idősek számára a javasolt megoldás nem jelent vonzó alternatívát. Az ő érdekükben javasoljuk a gyalog és kerékpárút megtartását.

Szent Gellért rakpart északi szakaszán a sétány menti parkolósáv helyén biztosítható a kerékpározók és gyalogosok számára is elegendő szélességű felület. Az Erzsébet hídtól északra jelenleg is rendelkezésre áll az elválasztott létesítmény.

A Műegyetem rakparton támogatjuk a P+R jellegű használat megszüntetését, ugyanakkor a javaslati munkarészben említett 800 férőhelyes mélygarázs még a jelenleginél is több gépjárművet vonzana, ezért ennek megvalósítását ellenezzük. Ne létesüljön több felszín alatti parkolóhely, mint amennyi a felszínen megszűnik, ellenkező esetben a személygépjárműforgalom növekedése várható, ami mind a pályázat, mind a Balázs Mór Terv célkitűzéseivel ellentétes.

A Műegyetem rakparton és a Pázmány Péter sétányon a gyalogos sétány a kiírás szerint a rakparti út nyugati oldalán jön létre. Így kérdéses a sétány vízzel való kapcsolata, dunaparti jellege gyengül.



Általános javaslatok

Az észak - déli kerékpáros útvonal tervezése során a lehető legkevesebb oldalváltást, létesítményváltást, átvezetést, megállást okozó kialakításra kell törekedni.

A rakparti sétányon való vonalvezetés biztosítja a lehető legkevesebb megállást, keresztezést, lámpát. Ez előnybe helyezi a kerékpárral való közlekedést a személygépjármű használathoz képest, jelenleg is több percnyi időt spórolva a Margit híd - Lánchíd szakaszon. A rakparti sétányon a kerékpározás tiltásával ez az előny elveszik, ami ellentétes a pályázat egyik legfontosabb célkitűzésével, ami a fenntartható közlekedésmódok segítése, előtérbe helyezése.

A gyalogos felületek folytonossága érdekében és a kanyarodó, keresztező gépjárműforgalom lassítása miatt a Fő utcára merőleges utcák torkolatának járda szintre emelését támogatjuk, és felhívjuk a figyelmet kerékpárosbarát részsík alkalmazásának fontosságára. Ha a kiemelés a járda burkolatával megegyezően készül, az vizuálisan is a gyalogos mozgások folytonosságát segíti elő.

Járdafülek alkalmazását javasoljuk a gyalogos mozgások segítésére és a szabálytalan parkolás megakadályozására.

Javasoljuk a gépjárművel kanyarodó mozgások lassítása érdekében a lehető legkisebb sugarú saroklekerekítések használatát.

Örömmel vennénk részt a munka további szakaszaiban, és reméljük, hogy valódi funkcióváltás lesz a budai Duna-part megújításának eredménye.

2017. október 12.

Üdvözlettel:

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

