

Címzett: Bereczky Ákos
Innovációs főmunkatárs, BKK

Tárgy: Útfelújítás – Pap Károly utca, Göncöl utca, Röppentyű utca

Tisztelt Bereczky Úr!

A tárgyi tervekkel kapcsolatban a Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja és Észak-Pest területi szervezete az alábbi észrevételeket fogalmazta meg.

Általános észrevételek

A kerékpáros közlekedéssel a tervező gyakorlatilag nem foglalkozott. Nem biztosította a csomóponti kapcsolatokat, a meglévő kerékpárút elégtelen szolgáltatásán a Rákos-patak környezetében semmit nem javított. Annak ellenére, hogy az útpálya szélessége lehetővé teszi, nem biztosította a Fáy utca irányhelyes megközelítését Újpest felől. A csomóponti kanyarodást egyik jelzőlámpás csomópontban sem biztosította a terv. A kerékpársáv szélessége mindenütt 1,25, ott is, ahol ez nem indokolt vagy elégtelen szélességű.

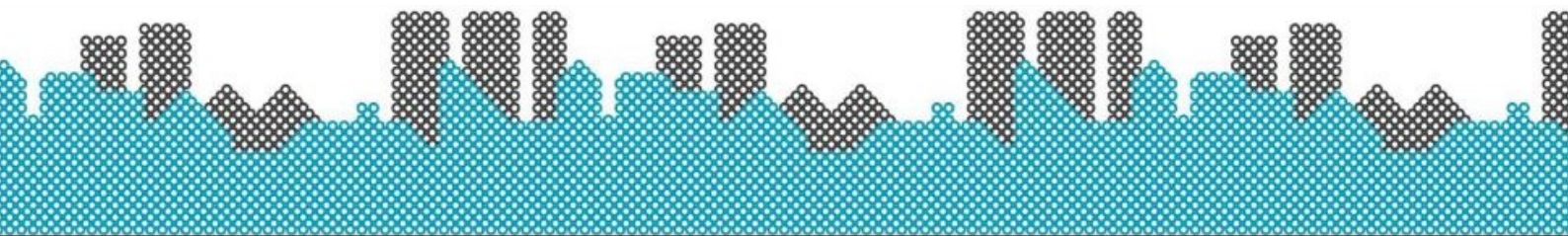
Pap Károly utca Röppentyű utca Göncöl utca vonalon nagyobb csomópontokban nem csak az egyenes irányú kerékpáros mozgást kell lehetővé tenni, hanem a kanyarodásokat (pl. Szekszárdi út felé) is. A kerékpárút elhagyását, felhajtást is meg kell könnyíteni a keresztutcákból.

A Rozsnyai utca és a Rákos-patak közötti szakaszon a terv kifejezetten ront a kerékpározás lehetőségén (az irányhelyes kerékpársáv megszűnne, érthetetlen okokból), ami ráadásul pont a Rákos-patak, mint kiemelt rekreációs célú útvonal környezetében megengedhetetlen. A tervezett állapot ebben a formában ellentétes Budapest jelenlegi célkitűzéseivel, a Balázs Mór terv céljaival.

A kerékpáros burkolati jelek nem teljeskörűen vagy nem szerepelnek a terven, így ezek nem véleményezhetőek.

Röppentyű utcában a pataknál a csatlakozások legyenek összhangban a Rákos-patak VEKOP és Tér-Köz pályázat terveivel.

A kerékpárút túloldalán lévő területeket be fogják építeni, egyre több lakás és úticél létesül már most is ott. Ezek kapcsolatát a kerékpárúthoz biztosítani kell, illetve hosszútávon kétoldali irányhelyes létesítmény kialakítása lesz célszerű.



II.-U-04_1

Nem biztosítja a terv, hogy a Csongor utca felől a kerékpárútra föl lehessen hajtani. Ennek biztosítása szükséges.

A Gömb utcánál a kerékpáros átvezetést északabbra helyezi a terv, ugyanakkor sem a forgalomtechnikai jeleket, sem a szegélyt nem korrigálja hozzá. Ez alapvető hiányosság.

A Petneházy utcánál a terv nem biztosítja a kerékpáros csomóponti kapcsolatokat. A szegély vonalvezetése a kerékpárosokat nem segíti. A kanyarodó kerékpárosok segítése érdekében a kerékpárúthoz saroklekerekítés vagy a 0 cm-es szegélyszüllesztés meghosszabbítása szükséges.

II.-U-04_2

A Frangepán utcánál a terv a mai állapotnál rosszabb kialakítást hoz létre. Jelenleg a kerékpárút szintben, aszfaltcsatlakozással csatlakozik, a sarok az északi oldalon le van kerekítve. A terv ehhez képest szegélyt épít, a gyalogátkelőt teljesen rátolja a kerékpárútra, derékszögű sarkot hoz létre a jelenlegi lekerekítéshez képest. Nem megengedhető, hogy a mai állapotnál rosszabb kialakítás jöjjön létre. A saroklekerekítés és az aszfaltcsatlakozás megtartása szükséges. A gyalogátkelőt a kerékpáros átvezetés szélétől legalább 0,5 m távolságra szükséges elhelyezni.

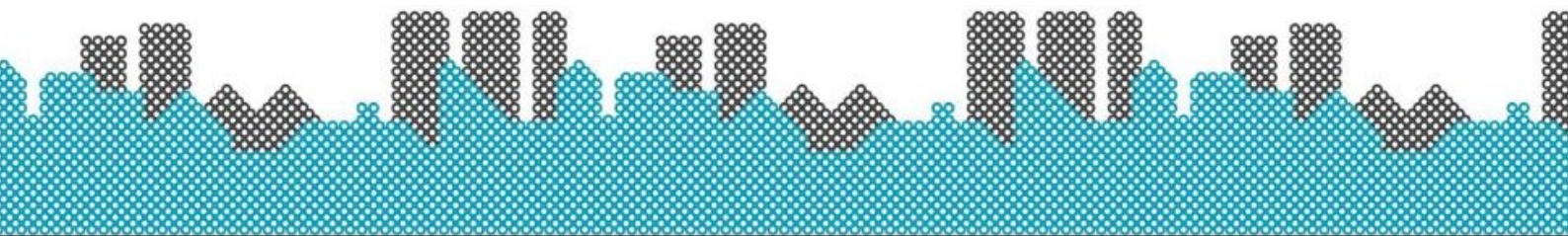
A Frangepán utca nyugati irányából az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla alól hiányzik a kerékpárútra figyelmeztető kiegészítő jelzés.

A Fáy utcánál a forgalomtechnikai helyszínrajz hiányos, nem tartalmazza a jelzőlámpákat.

A jelzőlámpás terv szabálytalan, elvetendő. A gyalogátkelő és a kerékpárút keresztezése szabálytalan, félrevezető. A jelenlegi helyszínrajzi állapot megtartása szükséges.

A Fáy utcánál a terv a mai állapotnál rosszabb kialakítást hoz létre. Jelenleg a kerékpárút szintben, aszfaltcsatlakozással csatlakozik, a sarok az északi oldalon le van kerekítve. A terv ehhez képest szegélyt épít, a kerékpárútba felesleges iránytörést helyez el, közvetlenül a gyalogátkelő mellé húzza. A kerékpárút és a gyalogátkelő keresztezésében jelzőlámpával szabályozott csomópontban szabályozatlan keresztezést tervez, ami nem megengedhető. A kerékpáros mozgásokat egyértelműen rontja, kényelmetlenebbé teszi. A terv nem biztosítja a csomópontban a kerékpáros mozgásokat. A csomópontban a szegélyek jelenlegi vonalvezetésének megtartása szükséges. Szükséges az északi irányban haladó kerékpárosok számára közvetett kerékpáros kapcsolat biztosítása a kerékpáros átvezetés és a gyalogátkelő közötti területen, ismétlő jelző kihelyezésével.

A terv nem foglalkozik a Fáy utcai buszmegálló korrekciójával, holott problémás. Az utasváró mellett legalább 1-1 csőkorlát elem elhelyezése szükséges, hogy takarásból ne lehessen a kerékpárútra lépni. Ugyancsak egy útfelújítás keretében a rossz helyen lévő



oszlop áthelyezése is elengedhetetlen. A oszlop pont az elhúzásban fekszik, ami különösen veszélyes. Az áthelyezés szükséges.

A Fáy utcától északra az irányonként 1 forgalmi sávós útpályán 4 m-nél szélesebb forgalmi sávokat terveznek, a déli irányú irányhelyes kerékpározást ugyanakkor nem biztosítják. A Fáy utcáig déli irányban szabványos szélességű kerékpársáv tervezése szükséges. Javasolt az alábbi keresztmetszeti kialakítás: 2 m parkolósáv, 0,80 m biztonsági sáv, 1,50 m kerékpársáv, kétszer 3,50 m általános forgalmi sáv, 2,50 m parkolósáv.

A Forgách utcánál a terv a mai állapotnál rosszabb kialakítást hoz létre. Jelenleg a kerékpárút szintben, aszfaltcsatlakozással csatlakozik, a sarok az északi oldalon le van kerekítve. A terv ehhez képest szegélyt épít, ami a mainál kényelmetlenebb használatot tesz lehetővé, mivel derékszögű sarkot hoz létre a jelenlegi lekerekítéshez képest. Nem megengedhető, hogy a mai állapotnál rosszabb kialakítás jöjjön létre. A saroklekerekítés és az aszfaltcsatlakozás megtartása szükséges.

A Forgách utca és a Rozsnya utca között a fentebb említettek szerint déli irányú kerékpársáv kialakítása szükséges.

II.-U-04_3

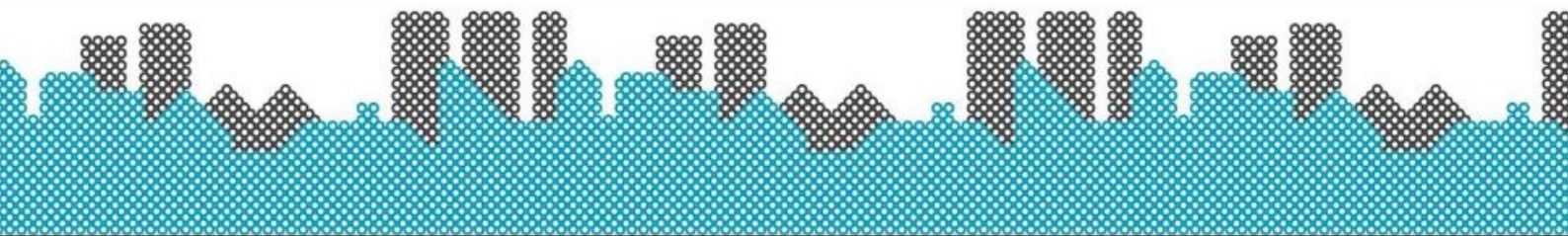
A Rozsnyai utcánál a terv a mai állapotnál rosszabb kialakítást hoz létre. Jelenleg a kerékpárút szintben, aszfaltcsatlakozással csatlakozik, a sarok az északi oldalon le van kerekítve. A terv ehhez képest szegélyt épít, ami a mainál kényelmetlenebb használatot tesz lehetővé, mivel derékszögű sarkot hoz létre a jelenlegi lekerekítéshez képest. Nem megengedhető, hogy a mai állapotnál rosszabb kialakítás jöjjön létre. A saroklekerekítés és az aszfaltcsatlakozás megtartása szükséges.

A csomóponttól északra a terv a jelenlegi kis sugarú lekerekítésekhez képest szögletes csatlakozásokat tartalmaz. A terv megszünteti továbbá a kényelmes, közvetlen északi irányú kerékpározás lehetőségét, ami érthetetlen s megengedhetetlen. A szigettel védett, közvetlen nyomvonalon vezetett északi irányú kerékpársáv megtartása szükséges.

A Rozsnyai utca és a Rákospatak közötti szakaszon a terv megszünteti a kerékpársávot. A módosítás szándéka érthetetlen. A meglévő közúti, osztott pályás nyomvonal megtartása szükséges. Déli irányban is kerékpársáv kialakítása szükséges, mely közvetlen vonalvezetéssel csatlakozik a Rozsnya utcán tervezendő déli irányú kerékpársávhoz.

A terv nem foglalkozott a meglévő kerékpárúttal, holott a kedvezőtlen vonalvezetésű és keresztmetszeti elhelyezkedésű kerékpárút kétoldali kerékpársávval kiváltható.

A Rákospatak hídján az északi irányú kerékpározás lehetőségeinek javítását gyakorlatilag nem tartalmazza a terv. A túloldali kerékpárút nem kapcsolódik az úthálózathoz, megtartja a jelenlegi járhatatlan geometriát. A déli irányú kerékpáros forgalom közvetlen kerékpársávban történő továbbvezetése szükséges. A Tahi utcai keresztezésben a déli



irányú kerékpáros irány segítésére a csomópontot a járda szintjére emelni szükséges.

A Tahi utca (pataktól északra) csomópontban a déli irányú kerékpársáv nyomvonala nem megfelelő. A mai állapothoz képest talán romlik is a geometria. A kerékpársáv közúttal párhuzamosan, ívesen vezetendő a kerékpárútra.

A Fiastyúk utcától délre, a járműosztályozóban az 1,25 m szélességű kerékpársáv veszélyesen keskeny. Itt a párhuzamos sávok 3 m-es szélességben is kialakíthatók, a kerékpársáv szélessége pedig növelhető legalább 1,50, de célszerűen 1,75 m szélességűre.

A Fiastyúk utcai jelzőlámpás csomópontban a terv nem biztosítja a kanyarodó kerékpáros mozgások kiszolgálását. A kerékpársáv mentén a balra fordulást közvetett kerékpáros kapcsolattal szükséges biztosítani.

II.-U-04_4

A Fiastyúk utcai csomópont déli irányú osztályozója a mai állapothoz képest rosszabb kialakítású volna. Egyéb forgalmi sávok közötti kerékpársáv esetén az 1,25 m szélesség elégtelen. Jelenleg a kerékpársáv szélessége itt kb. 2 m, ennek megtartása szükséges.

Azokon a helyeken, ahol a kerékpársáv menti forgalmi sáv szélessége a 3,25 m szélességet meghaladja, a kerékpársávon az 1,25 m szélesség kirívóan alacsony érték. Ilyen helyeken a kerékpársáv legalább 1,50 m szélességben történő kialakítása indokolt.

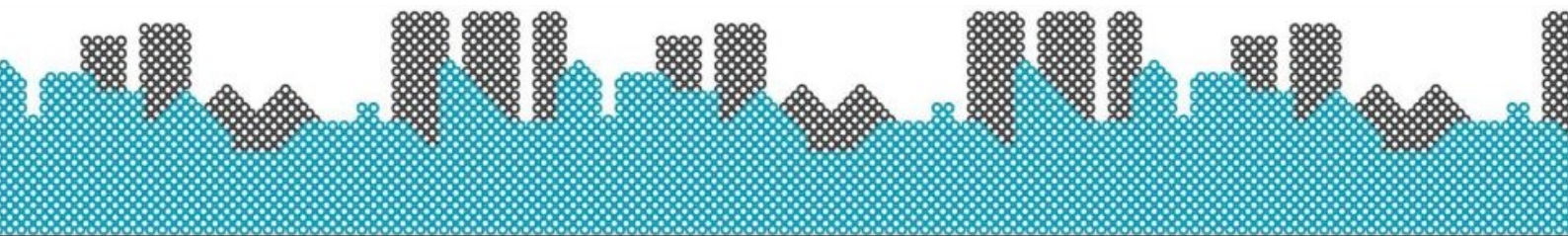
A Gyöngyösi utcai jelzőlámpás csomópontban a terv nem biztosítja a kanyarodókerékpáros mozgásokat. A balra forduló kerékpárosok számára indokolt a közvetett kerékpáros kapcsolatok kialakítása.

II.-U-04_5

Az Arasz utcai torkolat kialakítása nem megfelelő. Itt is szükséges a parkolósávba simuló járdafülek alkalmazása. A járdafül kialakítása úgy javasolt, hogy az utca kerékpáros közlekedés számára történő kétirányúsítása esetén északi irányból járható legyen (tehát ne legyen benne déli irányba forduló ív).

Az Új Palotai út és a Szekszárdi utca csomópontjának kialakítása nem megfelelő. A csomópont geometriáját úgy szükséges kialakítani, hogy az Új Palotai útról érkező kerékpáros (kerékpárral kétirányú utca!) ki tudjon hajtani az utcából. A torkolatban az ellenirányú kerékpáros közlekedésre figyelmeztető burkolati jel alkalmazása indokolt (célszerű rövid ellenirányú kerékpársáv kijelölése).

Az Új Palotai úton tervezett déli irányú egyirányú kerékpárút indokolatlanul keskeny. Mivel nincs fizikai akadálya, a szélesebb, célszerűen 2 m szélességű kerékpárút kialakítása szükséges. A tervezett új kerékpárút a gyalogos közlekedéstől K-szegéllyel vagy alacsony



kiemelt szegéllyel elválasztandó.

Az Új Palotai út és Új Palotai út (Szekszárdi utca) csomópontjában az egyirányú kerékpárútról a kerékpáros mozgások biztosítása érdekében a szegélyek lekerekítése szükséges.

A déli irányú kerékpárút és az autóbusz megállóhely kapcsolata nincs kidolgozva. Javasolt a megállót az alábbiak szerint kialakítani: ~ 2,50 m autóbusz megállóhelyi peron, 2 m kerékpárút, járda (célszerűen legalább 2,50 m szélességben).

2017. november 30.

Üdvözlettel:

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

