

A Magyar Kerékpárosklub javaslata a Széchenyi Lánchíd környezetének gyalogos- és kerékpárosbarát átalakítására

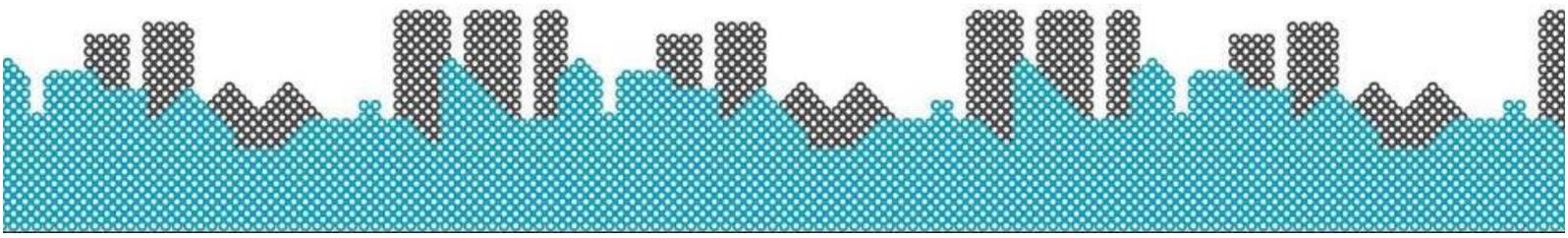
A Kerékpárosklub [Budapest programjának](#) nagyon fontos pontja a hidak kerékpározhatósága, amihez a környezetük kerékpárosbarát kialakítása is szükséges.

A Magyar Közlönyben idén szeptemberben megjelent [kormányhatározat](#) szerint a Széchenyi lánchídhöz és a budai Váralagúthoz kapcsolódó köztereket a zöldfelületek bővítésével, gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javításával kell átalakítani.

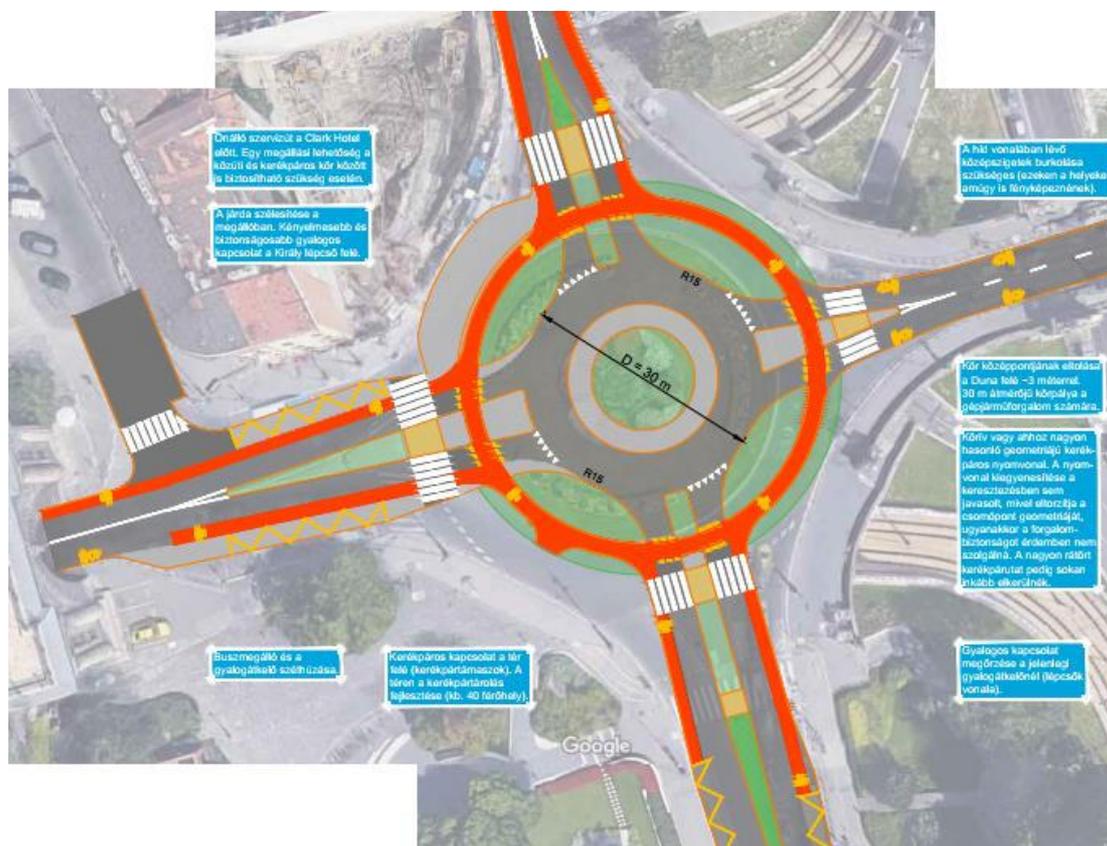
A Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportja javaslatokat készít az érintett közterekre.

A javaslatban szereplő tervek nagy felbontásban az alábbi linken találhatóak:

<https://drive.google.com/open?id=1wrcLOtqxGDPFd4jZEXwbLLKkGZR3JZ69>



Javaslat a Clark Ádám tér átalakítására



A javasolt megoldás:

Lényegesen nagyobb helyet biztosít a gyalog közlekedőknek.

Minden irányban biztosít kényelmes és biztonságos, folytonos kerékpáros kapcsolatot.

A gépjárműforgalom számára, ide érve a buszokat is, a jelenlegi kialakítással egyenértékű.

Egyik közlekedési módot sem hozza hátrányos helyzetbe.

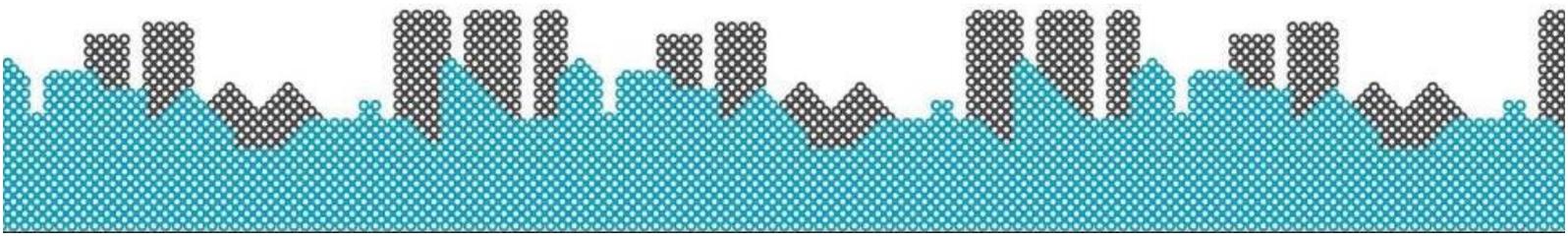
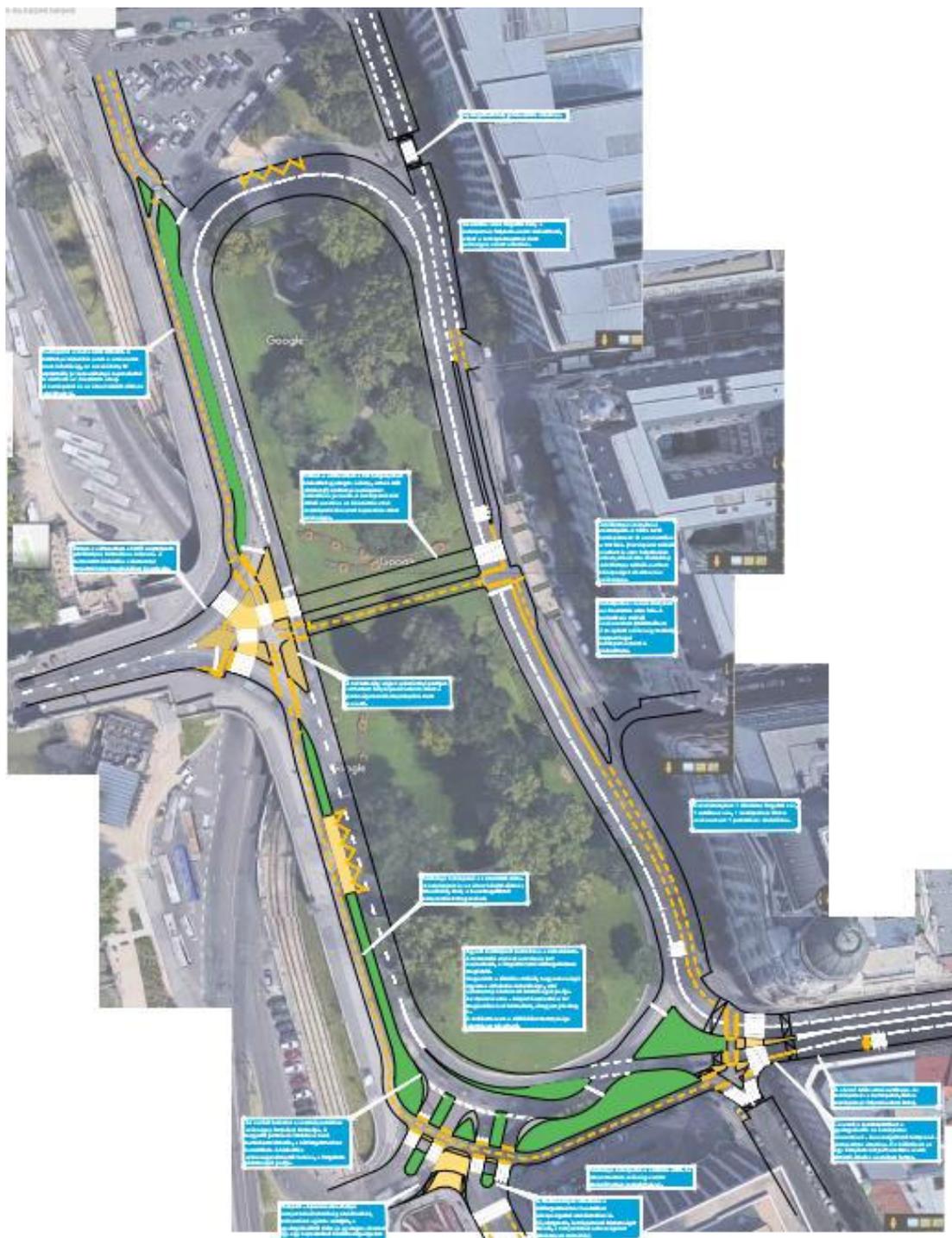
A körforgalom a kis mérete ellenére jellemzően nagyobb, mint a budapesti körforgalmak, tehát minden gépjármű számára használható.

A körforgalom a Duna felé kissé el van tolvá, hogy a buszmegállók és gyalogátkelők jobban elférjenek az alagút oldalán.

A szálloda számára önálló szervízút alakítható ki. A körpályáról is kialakítható egy rövidtávú megállást biztosító hely, ha szükséges.

Javaslatok a Széchenyi István tér átalakítására:

Javaslat a meglévő struktúra szerinti kialakításra
A terveket mellékeljük nagy felbontásban is.



Ennél a változatnál a célunk az volt, hogy akár a mai struktúra megtartásával is megmutassuk, hogy lehetséges a kerékpáros kapcsolatok biztosítása, gyaloglás körülményeinek javítása. A javaslat akkor is működőképes, ha az egyes csomóponti elemeket kivesszük, amennyiben ilyen döntés születik a tervezés során.

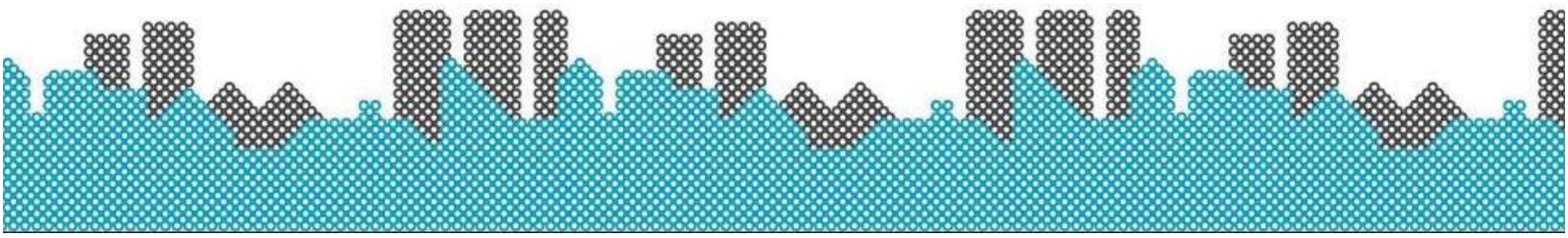
A Lánchíd és a Dorottya utca között az út Duna felőli oldalán kétirányú kerékpárutat javasolunk kialakítani. A Lánchíd és az Akadémia között a kerékpárút kétirányú kialakítása opcionális. Az északi irányú forgalom itt az Akadémia utca vonalában is haladhat.

A téren a Lánchíddal szemben gyalogutat és kerékpárutat javasolunk, ez közvetlenebb útvonalat jelent a József Attila utca – Lánchíd irányban. A Zrínyi utcával szemben kitaposott fű ma is jelzi a meglévő gyalogos igényt. A Lánchíd pesti hídfőjének gyalog és kerékpárral való átjárhatóságát a terv biztosítja.

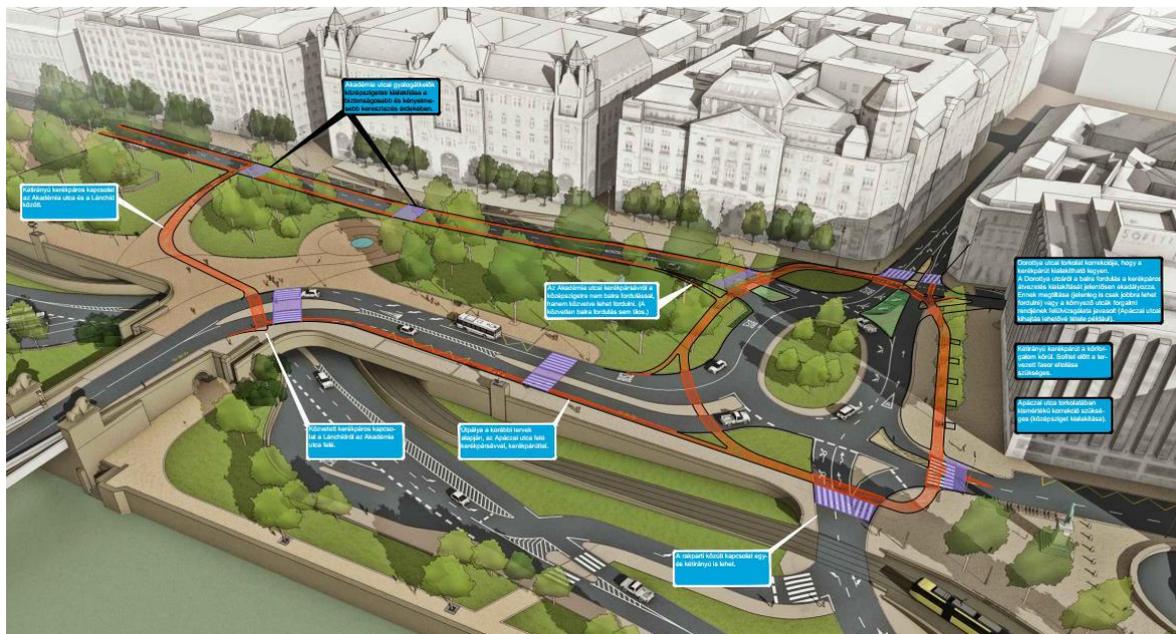
Az Akadémia utca térre eső szakaszán északi irányú kerékpársáv kijelölését tartjuk szükségesnek.

Megjegyzés: Az Akadémia utcán lévő gyalogátkelő forgalombiztonsági szempontból jelzőlámpás irányítással alakítandó ki, amennyiben egymás mellett több gépjárművel járható sáv marad. Lehetséges továbbá az azonos irányok között is középszívet kialakítása, ebben az esetben a lámpázás nem szükséges.

A legkomolyabb változtatást az Eötvös téri alcsomópont jelenti, ahol jelentősebb átalakítás szükséges. Itt a kanyarodó útpályához simuló szervízszáv jön létre, a rakparti felhajtó és az Apáczai utca ezzel van kapcsolatban. Ennek az az oka, hogy az Apáczai utca felé továbbhaladó forgalom nem tud nagy sebességgel kihaladni, veszélyeztetve a gyalogátkelőn közlekedőket és a rakpartról felhajtókat.



Javaslat a Budapest Szíve program keretében tervezett koncepció alapján:



A korábbi tervek közül a kis körforgalmas változat az, amely alkalmas arra, hogy a mai forgalmi irányokat teljeskörűen kiszolgálja, a térhasználatot érdemben javítani tudja, ugyanakkor a forgalombiztonság nem romlik (amennyiben balra forduló mozgást teszünk lehetővé elsőbbségi szabályozás mellett, ez vélhetően bekövetkezik).

A látványterven a rakparti kapcsolat egyirányú, de a körforgalom esetén ez lehet kétirányú is.

Kerékpárforgalmi létesítmények:

A körforgalmon kívül kétirányú kerékpárút kialakítását javasoljuk, körbejárhatóan. Ez valamennyi ág kerékpáros kapcsolatát biztosítja.

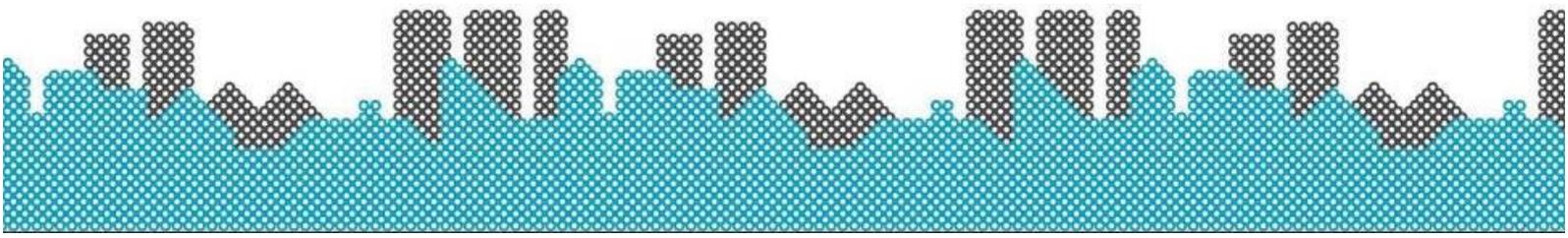
Az Akadémia utcán kétoldali kerékpársáv kialakítását javasoljuk, hasonlóan a korábbi elképzelésekhez. Az Akadémia utcát keresztező gyalogátkelőnél középsziget kialakítását tartjuk szükségesnek.

Kétirányú kerékpárutat javasolunk a Lánchíd és az Akadémia utca (észak) között.

A Lánchídtól a körforgalomig kerékpársáv kialakítását javasoljuk, északi irányban a korábbiaknak megfelelően autóbusz- és kerékpársáv alakítható ki.

Megjegyzés:

A Dorottya utcai torkolat korrekciója szükséges, hogy a kerékpárút elvezethető legyen. Ideális az, ha a Dorottya utcából – a mai állapotnak megfelelően – csak jobbra lehet fordulni gépjárművel (ez mindkét változatban érvényes).



Javaslat a József Attila utca átalakítására

A Bajcsy-Zsilinszky út és a Lánchíd között jelenleg nincs megoldva a biztonságos kerékpározás. Az Erzsébet tér menti gyalog és kerékpárút konfliktusokkal terhelt, és megszakad az Október 6. utcánál.

Javaslatunkat a Budapest Szíve program keretében készült tervre építettük, de számos módosítást szükségesnek tartunk, különösen a Bajcsy-Zsilinszky út tekintetében, ahol a korábbi terv változatlan megvalósítása a háromszög sziget tekintetében a ma is tapasztalható zsúfoltságot súlyosbítaná.

Korrektíós javaslatok:

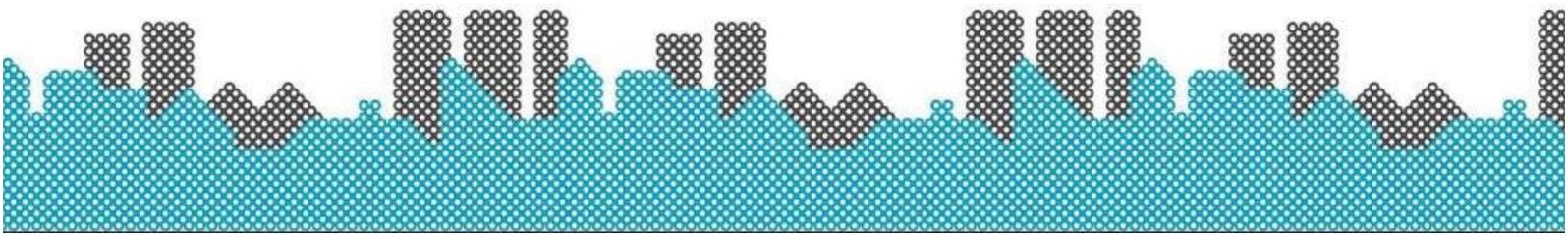
Bajcsi-Zsilinszky úti csomópont:

A Bajcsy-Zsilinszky úti csomóponthoz két alváltozatot adunk, mindkét megoldást megfelelőnek tartjuk a kerékpáros mozgások kiszolgálására.

Alapváltozat: a kerékpársáv a sziget területén egyirányú kerékpárútként vezet át, a kanyarodó mozgások a szigeten történnek, a kerékpározó a sziget területén várja meg a következő zöld jelzést.



Módosított változat: a József Attila utcai kerékpársáv a sziget mellett vezet végig. Ebben az esetben a Bajcsy-Zsilinszky útra balra forduló kerékpározók a jobbra kanyarodó sávból tudnak balra, a szigeten átvezető kerékpárútra fordulni. Az Erzsébet tér felől az Andrásy út felé továbbhaladók a zöld jelzés alatt fordulhatnak jobbra a kerékpársávra, ahol jelzőlámpával szabályozott megállási lehetőség biztosítása szükséges.





Mindkét változat esetén javasoljuk közvetett felállóhelyek kialakítását a közvetett balra kanyarodás segítéséhez.

Megjegyezzük, hogy az eredeti terv az Andrásy útra való kanyarodást nem biztosította a Bajcsy-Zsilinszky út két irányára felől.

Október 6. utca – Bajcsy-Zsilinszky út

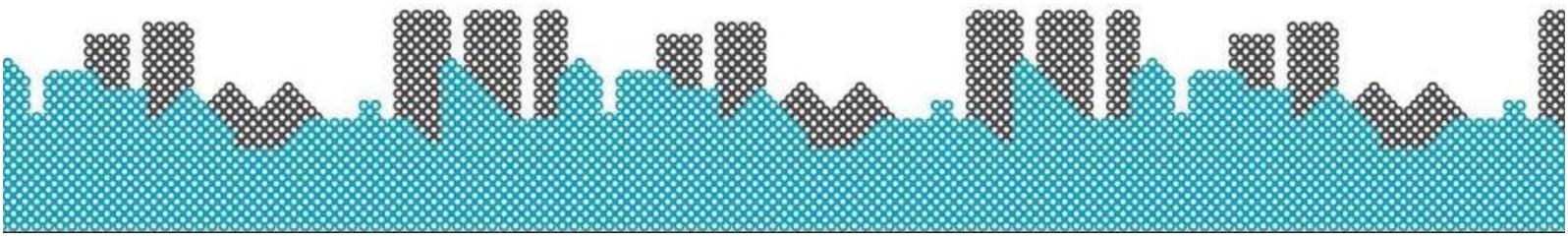
Az útpálya felosztása alapvetően a korábbi terv szerinti, azonban az alábbi változtatások hangsúlyosan megemlítendőek:

- Az északi járda bővítése hangsúlyos, faszor kialakításával
- Koncentrált rakodóhelyek kijelölése szükséges mind a két oldalon a nagyszámú üzlet és vendéglátóhely kiszolgálására
- A Bajcsy-Zsilinszky út felé haladva az út tengelyének geometriája inkább a meglévőre hasonlít, mint a korábbi terven látottakra. (A korábbi terv kiegyenesítette a József Attila utcát, aminek az volt a következménye, hogy a mai háromszög alakú sziget helyett egy lényegesen kisebb területű sziget jött volna létre. Mivel ez a terület jelenleg is rendszeresen zsúfolt a zöld jelzésre váró gyalogosoktól és kerékpárosoktól, a sziget ilyen mértékű szűkítése jelentős kényelmetlenséget okozna számukra, miközben a módosítás alapvetően az amúgy is széles Erzsébet tér menti felületet növelné. Mi a geometria kisebb korrekcióját, az irányok között a csomópont közelében középső elválasztó sáv kialakítását javasoljuk, mely növényekkel, szerencsés esetben fákkal beültethető.)

Október 6. utca csomópont

Közvetett kerékpáros felállóhelyek kialakítását javasoljuk. Megjegyzendő, hogy a jelenlegi fázisterv alapján az Október 6. utcából a kerékpársáv védett irányítás mellett kap zöldet, így onnan közvetlen fordulás is lehetséges. Ettől függetlenül a közvetett felállóhely kialakítását szükségesnek tartjuk.

A Hild téri autóbussz-öböl előtti közvetett felállóhelyet (József Attila utca – Petőfi Sándor utca irány)



javasoljuk járdafüllel védeni (a korábbi terven forgalom elől elzárt területet festettek fel).

Megfontolandó a csomópontban rövid jobbra kanyarodó sáv megtartása az Október 6. utca felé a kerékpársáv bővítésével.

Nádor utca – Október 6. utca

Autóbusz- és kerékpársáv esetén megfontolandó, hogy valóban szükség van-e teljes szélességű autóbusz-öböl kialakítására.

Ezen a szakaszon javasoljuk az autóbusz- és kerékpársáv sűrített terelővonallal történő elválasztását.

Széchenyi István tér (Roosevelt tér) – Nádor utca szakasz

A terv keresztmetszeti kialakítása a kétoldali autóbusz- és kerékpársávval megfelelő. Javasoljuk, hogy prizmázott középső záróvonal helyett az autóbusz- és kerékpársávot ne záróvonal, hanem a Budapesten már megszokott 5 m vonal 1 m köz kiosztású sűrített terelővonal válassza el. Ebben az esetben a keresztmetszeti felosztás a közlekedők számára egyértelmű, a több párhuzamos záróvonal látványából adódó sávtévesztés elkerülhető, ráadásul nincs szükség extra forgalomtechnikai elemekre (prizmasorok, megerősítő útburkolati nyilak).

Változat a Lánchídon korlátozott gépjárműforgalom esetére:

Amennyiben a Lánchíd gépjármű forgalmát komolyabban korlátozni lehetséges, abban az állapotban kialakítható a József Attila utca szűkebb útpályával, irányonként egy általános és egy kerékpársávval. Ebben az esetben az árkádok mentén is újra járda létesíthető, az árkádok területe pedig akár vendéglátóhelyek védett teraszainak is helyet adhat.

A javaslatban szereplő tervek nagy felbontásban az alábbi linken találhatóak:

<https://drive.google.com/open?id=1wrcLOtqxGDPFd4jZEXwbLLKkGZR3JZ69>

2019. január 21.

Molnár Berta
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub
molnar.bera@kerekparosklub.hu
+36 30 291 8458

