

Javaslatok a Mogyoródi út kerékpárosbarát felújításához

Meglévő helyzet

A Mogyoródi út tradicionálisan Budapest forgalmas kerékpáros útvonalai közé tartozik. A Hungária körút és Róna utca közötti szakasza a '90-es években kialakított Városliget – XIV. kerület – XVI. kerület kerékpáros útvonal része. Az út nyugati oldalán kialakított gyalog- és kerékpárút azonban korszerűtlen létesítmény, több csomópontja baleseti sűrűsödési hely, gócpont. Ennek a szakasznak a korszerűsítése alapvetően szükséges, irányhelyes létesítmény kialakításával. A Róna utcán kívüli szakaszon nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény, itt szintén fontos ennek a kialakítása.

A Mogyoródi út jelentőségét fokozzák az alábbiak is:

- A Budapest-Cegléd vasútvonal keresztezési lehetőségei meghatározzák a kerület átjárhatóságát biztosító néhány útvonalat, ezek egyike a Mogyoródi út.
- Folyamatosan haladó, párhuzamos, kis forgalmú utca nem található az út környezetében ami alternatíva lehetne.
- Az út keresztmetszete a Stefánia út és a Nagy Lajos király útja között (de különösen a Stefánia út és a Róna utca között) lehetővé teszi a legkorszerűbb megoldások alkalmazását.

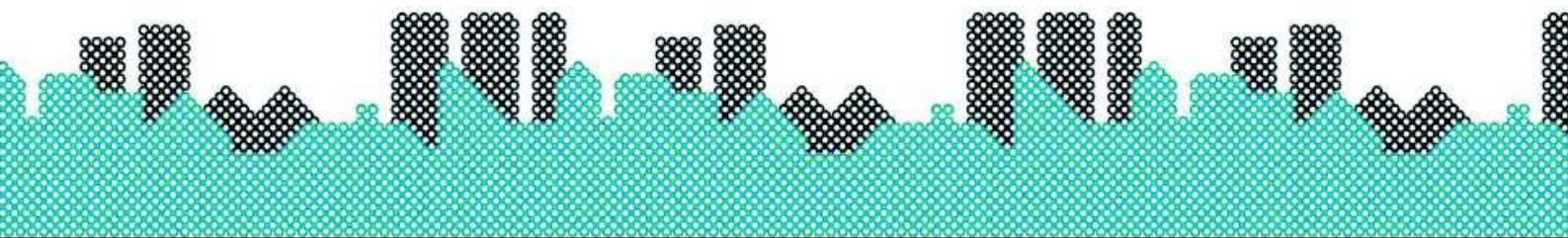
Kerékpáros forgalom

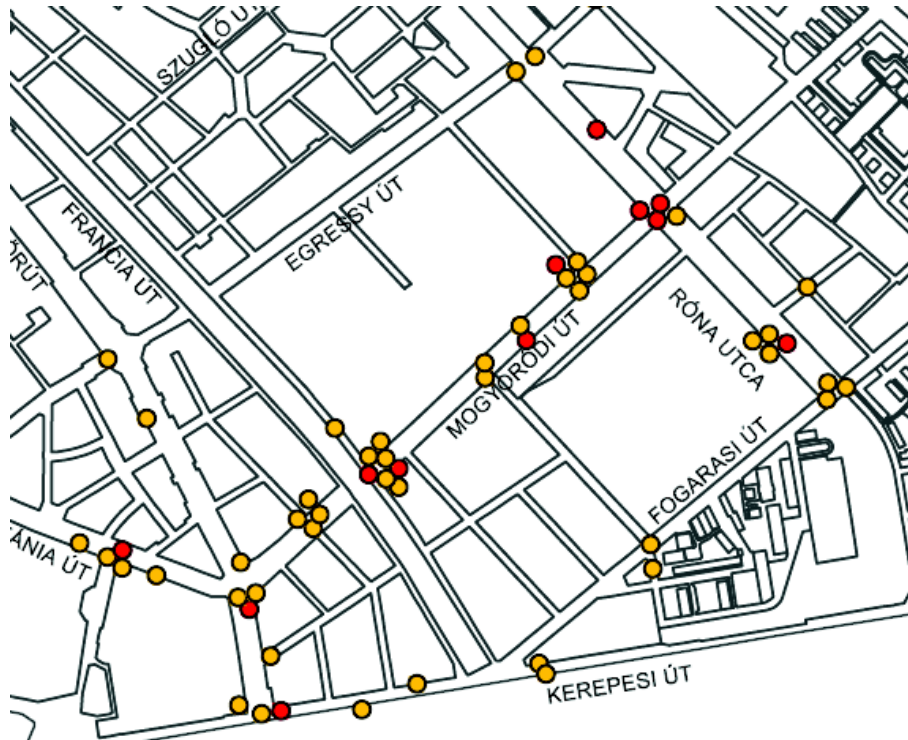
A Mogyoródi úti kerékpáros forgalmi adatokat a Hungária körüti csomópont környezetében mérték a BKK egész napos forgalomszámlálásának keretében (2014. őszi és 2015. tavasz). Az adatok jól tükrözik azt a forgalomnagyságot, amely a vasúti keresztezésen áthalad.

A 2014-es őszi adatok alapján a legnagyobb óraforgalmak 66 és 71 kerékpár voltak a két irányban összesen. Ezek alapján a napi forgalom becslést értéke 750-800 kerékpár/nap/két irány. A 2015 tavaszán mért értékek ennél lényegesen nagyobbak, a legnagyobb óraforgalom 182 és 268 kerékpár/óra/két irány. A napi forgalom becslést értéke 2000-3000 kerékpár/nap/két irány. Forgalomnagysága az Andrássy útihoz hasonló nagyságrendű.

Problémák

A meglévő létesítmény legfőbb problémája az egyoldali kétirányú kialakítás, illetve a gyalogosokkal közös nyomvonal és felület. Elsősorban a kétirányú kialakításnak köszönhetően több útkereszteződésben, telekkapcsolatnál baleseti gócpont alakult ki (több ilyen csomópont gyakorlatilag beláthatatlan is). A csomópontba behajtó gépjárművezető ösztönösen balról számít járműforgalomra, a jobb oldalról érkező kerékpárost könnyebben figyelmen kívül hagyja. Ez kétoldali létesítmény alkalmazásával elkerülhető volna.



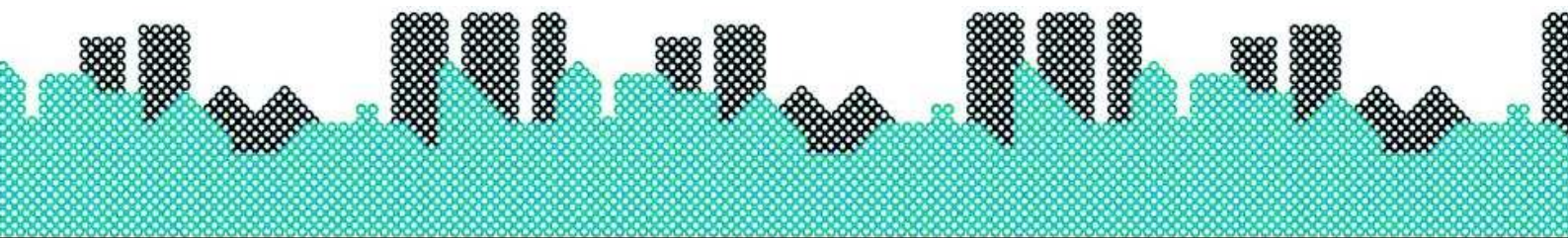


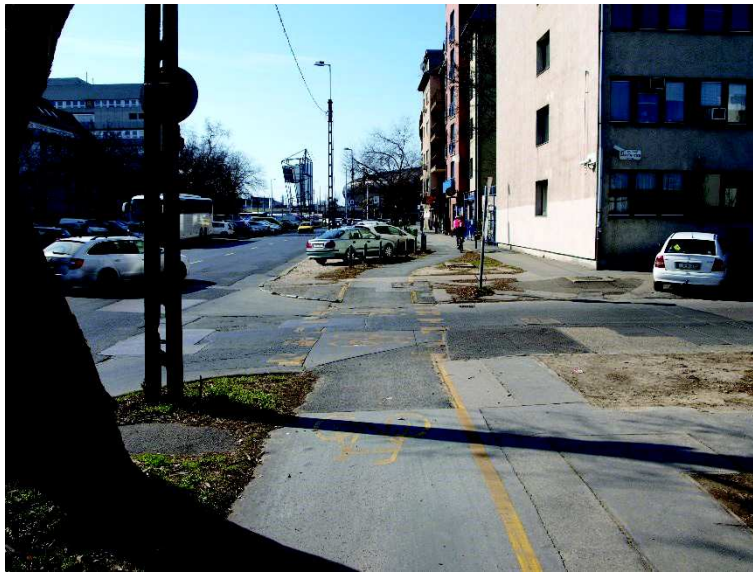
1. ábra: Képkivágat Zugló kerékpáros érintettségű baleseteit (2012-2016) bemutató térképről (sárga: könnyű sérülés, piros: súlyos sérülés)
Kerékpárosbarát Zugló koncepció (2017)

Fényképes bemutatás



2. ábra: A meglévő gyalog- és kerékpárút a Hungária körút felől. A keresztmetszet rendezetlen, a közös felületen rendszeres a gyalogos és kerékpáros közlekedők közötti konfliktus.

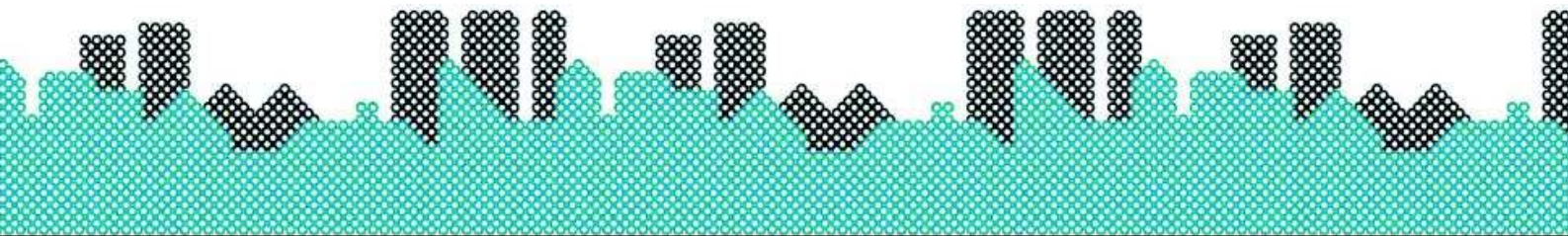




3. ábra: A gyalog- és kerékpárút a Zászlós utca (enyhébb baleseti gócpont) felől nézve.



4. ábra: Keresztmetszet a vasúti híd alatt. A Hungária körút és a Mexikói út között kerékpáros nyomot festettek fel a Róna utca felé. A szegély mellett elegendő hely áll rendelkezésre egyirányú kerékpárút (koppenhágai típusú kerékpársáv) és járda kialakítására is.

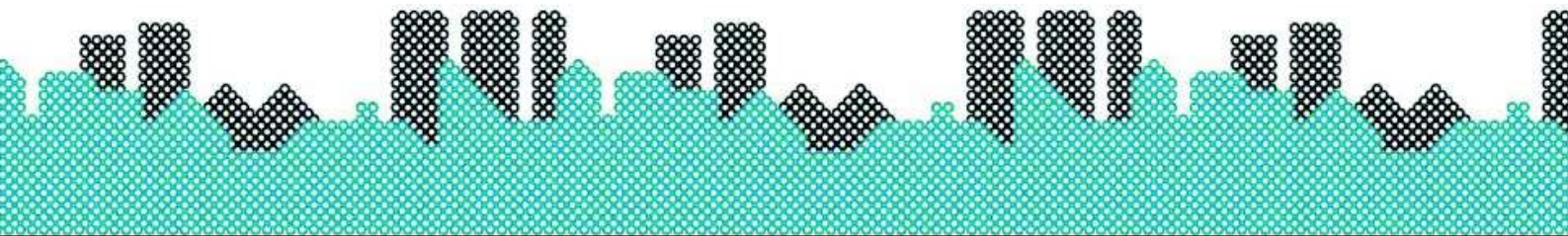




5. ábra: Kerékpárút szakasz a Mexikói úton kívül. A két forgalmi sáv megtartása esetén egyirányú kerékpáros közlekedés számára elválasztás alkalmazásával fenntartható létesítmény lehet. Javasolt a kismértékű szélesítés, amennyiben lehetséges (fasor telepítése vélhetően az itt elhelyezett gázvezeték miatt nem lehetséges).



6. ábra: A kerékpárút egyik hiányossága: hiányzó kapcsolat a túloldali utcák, áruházak felé.





7. ábra: Nehezen belátható keresztezés a Báróczy utcánál. Sokat segítene, ha pl. az egyirányú kerékpáros felület a sövény helyén vezetne.

Javaslat a Hungária körút és Róna utca közötti szakaszra

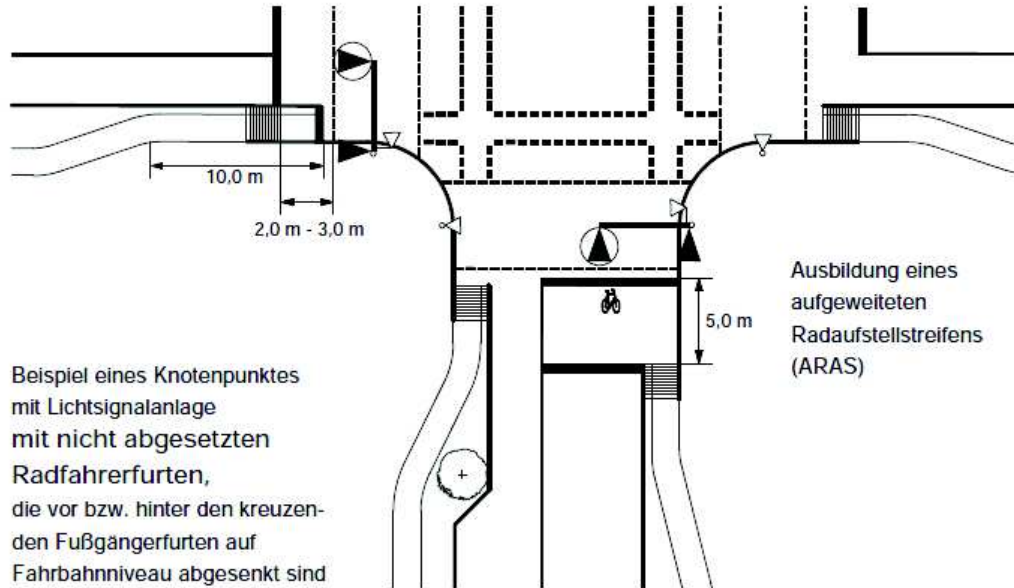
Koncepcionális változatok

Javaslatot alapvetően két keresztmetszeti változatra adunk. Egyik esetben a Mogyoródi út irányonként két általános forgalmi sáv marad (szűkülettel vagy szűkület nélkül), másik esetben – a járműosztályozók kivételével – irányonként egy általános forgalmi sávos keresztmetszettel számoltunk. Elképzelhető olyan megoldás is, ahol az egyik irányban két, a másik irányban egy forgalmi sáv jönne létre, ebben az esetben „kevert” kialakítás javasolható.

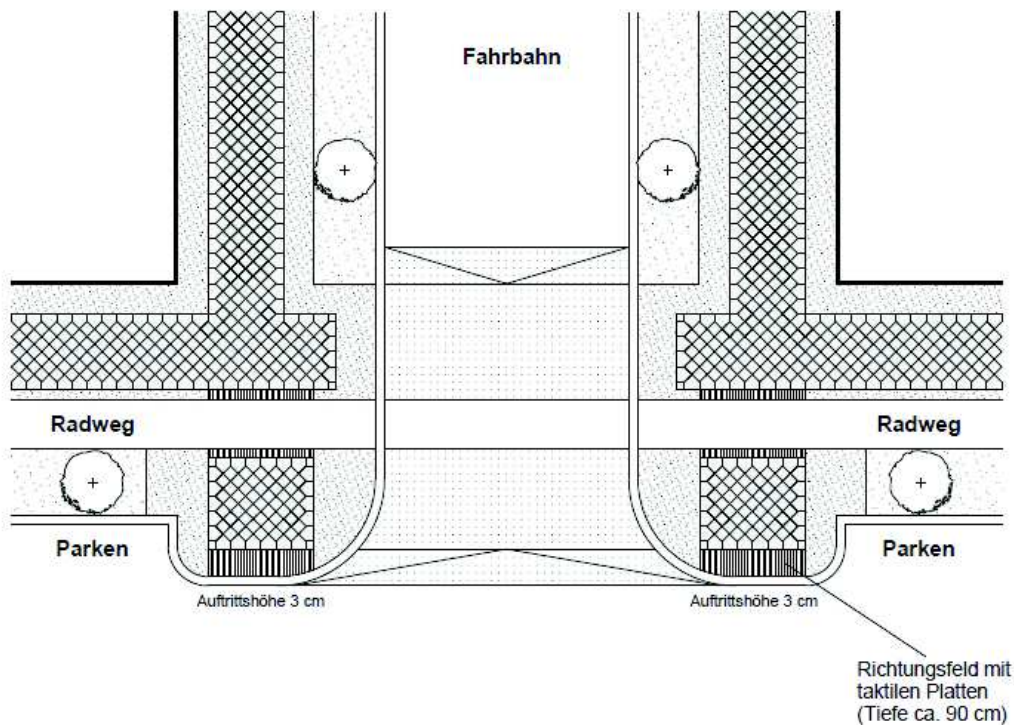
Valamennyi esetben alapvetően fontos, hogy a mai egyoldali kialakítással szemben kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény jöhessen létre. Ez fontos a továbbvezetés szempontjából is mind a Stefánia út felé (a belvárosi irányban is terv készült már a Stefánia úti kerékpárút irányhelyes létesítménnyel való kiegészítésére), mind a Nagy Lajos király útja felé.

Irányonként két forgalmi sávos keresztmetszet, általános helyen

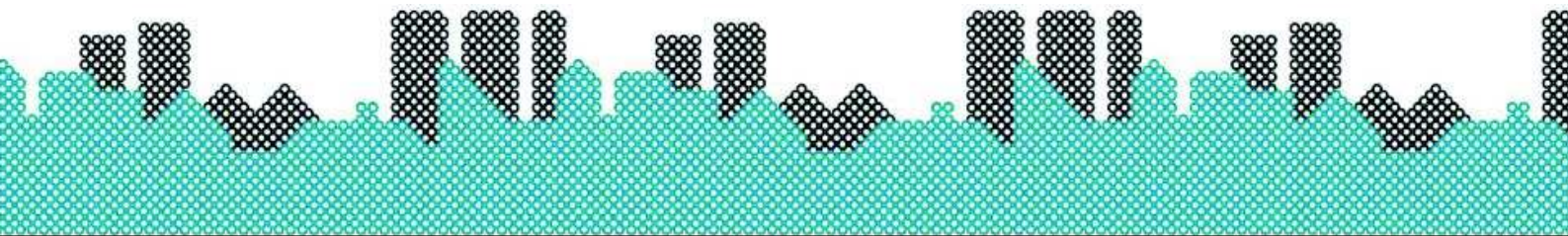
Irányonként két forgalmi sávos keresztmetszet esetében általános folyópálya keresztmetszetben kétoldali egyirányú kerékpárút (ill. gyalog- és kerékpárút) kialakítását javasoljuk, a kerékpáros felületet a járda és az úttest között elhelyezve. Amennyiben a vasúton belüli szakaszának osztottpályás keresztmetszete kiépülne, ott kerékpársáv vagy koppenhágai típusú kerékpársáv kialakítását javasoljuk. Főbb csomópontok előtt az egyirányú kerékpárút kerékpársávként történő folytatását javasoljuk, míg kisebb csomópontokban és telekkapcsolatoknál a járda szintjén történő átvezetés célszerű („berlini megoldás”).



8. ábra: Részlet a berlini előírásból: az egyirányú kerékpárutat a csomópont előtt az úttest mellé húzzák, kerékpársávként vezetik át.



9. ábra: Részlet a berlini előírásból: kisforgalmú utak csomópontjainál a kerékpárút és a járda a járda szintjén, forgalomcsillapító küszöbként van kialakítva.



Irányonként egy forgalmi sávos keresztmetszet esetében

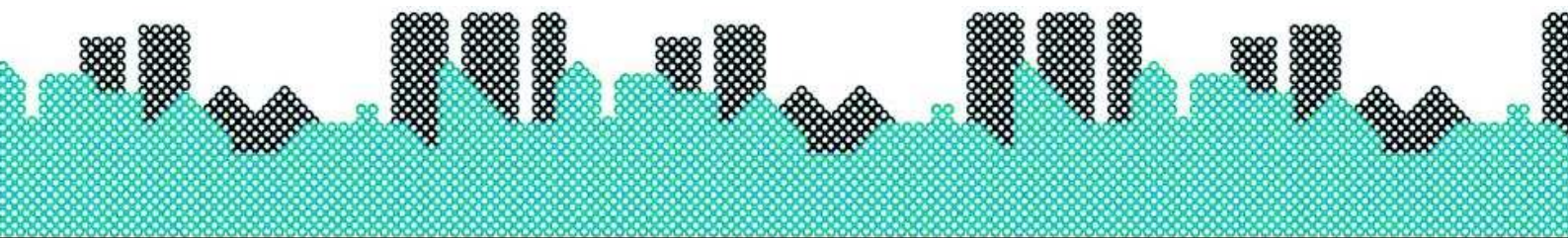
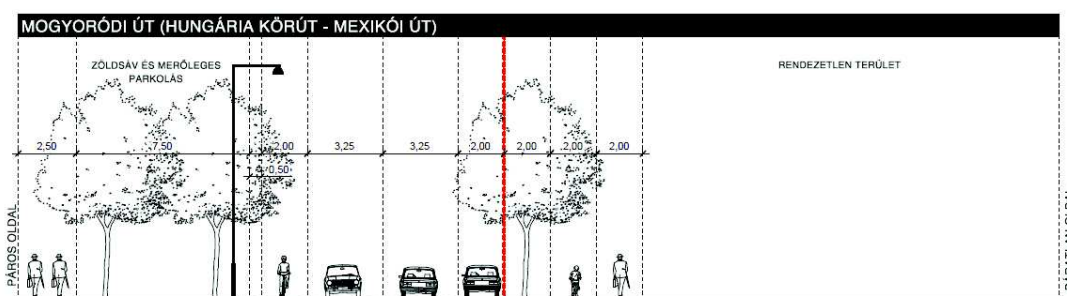
Ez a változat különösen abban az esetben lehet indokolt, amennyiben a Mogyoródi út és Mexikói út csomópontjában körforgalmú csomópont létesül (a kerület önkormányzatától ill. polgármesterétől erre vonatkozó információkat kaptunk korábban). Amennyiben a Róna utcánál is körforgalom létesülne a jelzőlámpás irányítás helyett, akkor a járműosztályozók kivételével irányonként egy forgalmi sáv kialakítása célszerű. Javasoljuk azonban, hogy körforgalom nélküli esetben is vizsgálják meg az egy forgalmi sávos keresztmetszet kialakíthatóságát. A jelenlegi kialakításban ugyanis az irányonként két forgalmi sávos keresztmetszet sokszor csak a gyorsajtást szolgálja, nem pedig a hatékonyabb forgalomlebonylódást.

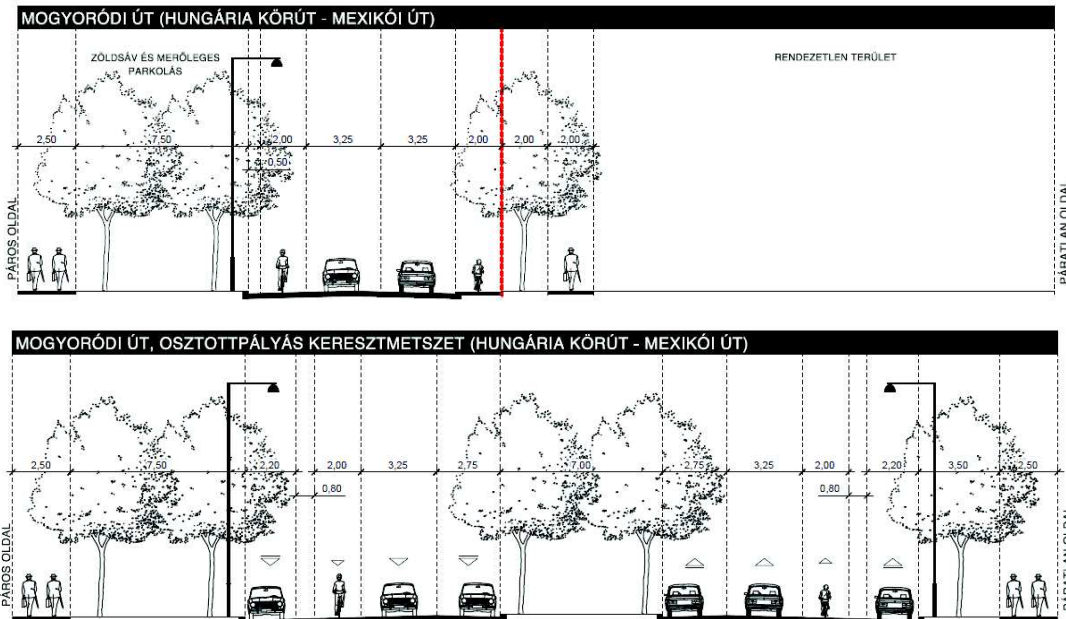
Ebben az esetben általános keresztmetszetben a szélső forgalmi sáv helyén forgalom elől elzárt területtel védett kerékpársáv (~Kós Károly sétány) vagy koppenhágai típusú kerékpársáv kialakítását javasoljuk. Kisebb csomópontok esetében a jobbra fordulás a kerékpársáv területéről megengedhető. Nagyobb illetve jelzőlámpás csomópontok előtt (Mexikói út, Pillangó utca, Róna utca) szükséges a keresztmetszet kismértékű bővítése és a kerékpársáv mellett két forgalmi sáv kialakítása.

Hungária körút – Mexikói út szakasz

Az útpálya jelenleg három forgalmi sáv szélességű, irányonként egy forgalmi sávra osztva. A kifelé vezető irányban kerékpáros nyomot festettek fel. Amennyiben az irányonként egy forgalmi sávos keresztmetszet megmarad, a kerékpárút egyszerűen kétoldali kerékpársávval váltható ki. Lehetőség van az alábbi ábrákon bemutatott keresztmetszet kialakítására is, ahol a belváros felé kerékpársáv létesülne, a Róna utca felé pedig építéssel egyirányú kerékpárút vagy kerékpársáv, koppenhágai kerékpársáv készülné. Mivel a kifelé vezető oldalon nincs járda, az igény viszont kijárt ösvény formájában megmutatkozik, építési beavatkozás mindenképpen szükséges.

Irányonként két forgalmi sávos keresztmetszetre történő bővítés és/vagy az osztottpályás keresztmetszet megvalósulása esetén kerékpársáv, koppenhágai típusú kerékpársáv kialakítását javasoljuk.

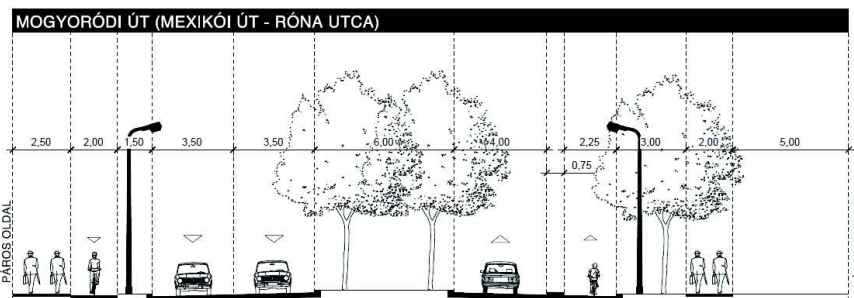




10. ábra: Mintakeresztmetszvényi példák a Kerékpárosbarát Zugló koncepcióból
 a vörös vonal a távlati keresztmetszetben berajzolt szegély vonala

Mexikói út – Mogyoródi út szakasz

Írányonként egy forgalmi sávban javasoljuk a szélső forgalmi sávban forgalom elől elzárt területtel vagy egyéb elemekkel kerékpársáv kialakítását vagy akár alacsony szegéllyel koppenhágai kerékpársáv kialakítását. A járműosztályozóknál a kerékpársáv nyitott kerékpársávként is továbbvezethető, célszerűnek tartjuk azonban ezeken a helyeken a 7 m széles útpálya kismértékű szélesítését.

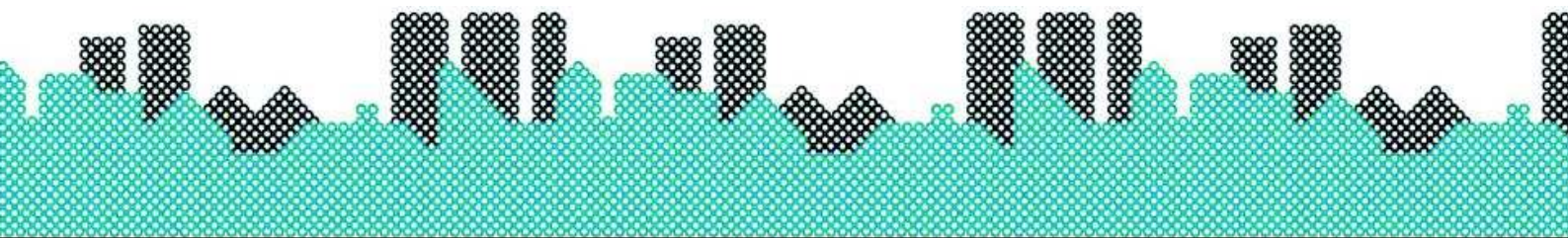


11. ábra: Példa az útszakasz fejlesztésére egyik irányban egyirányú kerékpárúttal, másik irányban elválasztott kerékpársávvval

Írányonként két forgalmi sávban elsősorban egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárutak kialakítását javasoljuk a korábbiakban részletezett megoldásokkal. Kiemelten fontos, hogy az elválasztott létesítmény minden esetben kapcsolódjék a túloldali utcákhoz kerékpáros torkolatok kialakításával (Pillangó utca, Báróczy utca például).

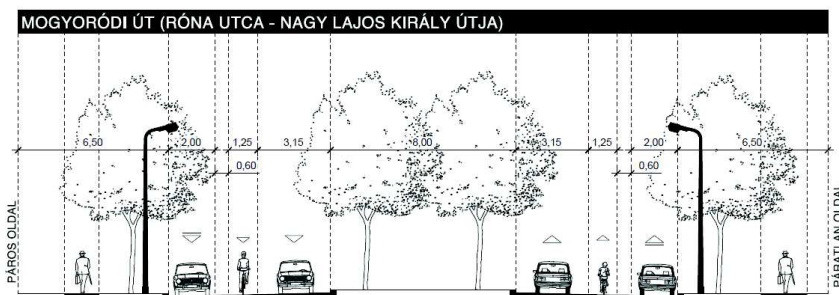
Javaslat a Róna utca és Nagy Lajos király útja közötti szakaszra

Ez az útszakasz a járműosztályozók kivételével irányonként egy forgalmi sávban keresztmetszetű, kétoldali párhuzamos parkolóval. Az alábbi (vagy ahhoz hasonló) keresztmetszeti elrendezés



kialakítását javasoljuk. A 2x7 m szélességű osztottpályás keresztmetszetben a kerékpársáv elhelyezhető (a II. kerületi Zöldlomb utcán hasonló keresztmetszeti kialakítás mellett korábban kerékpársáv létesült). Járműosztályozók esetében kismértékű útszélesítéssel kerékpársáv vagy szélesítés nélkül nyitott kerékpársáv is kialakítható.

Ezen az útszakaszon is javasolható a keresztutcáknál a járdák forgalomcsillapító küszöbként történő átvezetése egyszéles kialakításban.



12. ábra: Mintakeresztmetszvényi javaslat a Róna utcán kívüli szakaszra

2017. július 17.

A javaslatot készítette:

Torma Dániel
Építőmérnök
Elnökségi tag
Magyar Kerékpárosklub