

**Címzett:** Sebestyén Gábor  
projektvezető, BKK

**Tárgy:** M2GHÉV gödöllői ágának engedélyezési tervezése

Tisztelt Sebestyén Gábor!

A Magyar Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportja a következő észrevételeket teszi a bírálati tervvel kapcsolatban:

Általános észrevételek:

Mindenhol, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút esetében is kérjük az önálló kerékpáros jelzőlámpák használatát. A Veres Péter úton jelenleg is önálló jelzők vannak, az átvezetések esetében is külön felületet kapnak.

A kerékpárutak továbbra is szögletesen csatlakoznak az utakhoz. Ezt kérjük javítani.

Gyalogátkelő melletti kerékpáros átvezetések esetén, hacsak különös helyszűke nincs, a gyalogátkelő és a kerékpáros átvezetés között, javasoljuk, hogy legyen 1 m (0,5 m) köz.

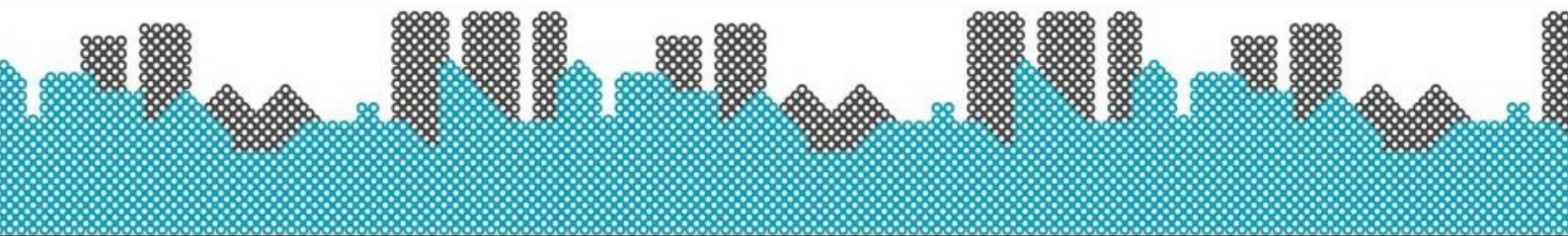
30-as zónában elsőbbségadási kötelezettség nem lehet. Ha ilyet szükséges kijelölni, ott legyen zónahatár is.

A szervízút javasoljuk, hogy legyen forgalomcsillapított kialakítású, csomóponti kiemelésekkel.

Ahol megújul a járda, sehol ne legyen aszfalt. Az aszfalt ára egyrészt háromszorosa lett két év alatt, másrészt sokkal jobb a vizuális elkülönülés a kerékpárúttól, ha a járda nem aszfaltozott. Elválasztás nélküli szakaszokon maradhat az aszfalt burkolat.

Helyszínekre adott javaslatok:

Pilisi utcánál a kerékpáros átvezetés el van csúszva, nem csatlakozik a belvárosi oldalon a kerékpárúthoz. Ugyanitt a konzolos jelzőlámpa a kerítéshez szorítva legyen fölállítva. Speciális oszlop legyen, egy alacsony és egy nagy konzollal (van ilyen). Az alacsony konzolon lehet a főjelző meg a gyalogos, a nagy portálon pedig ami amúgy is azon lenne. Így nem szűkíti le annyira a keresztmetszetet.



A Pilisi utca után (Cinkota felé) az elfogyó sáv lehet keskenyebb. Az elfogyásnál az út geometriája nem szép. Az elfogyó sáv végén egy kis járdabeugrás ezt ki tudná korigálni és a sávelfogyást is jobban hangsúlyozná.

Pogány utcánál ha a kerékpáros átvezetés ferdebb, akkor a gyalogátkelő megfelelően érkezne, javasoljuk ezt módosítani.

A Pogány utca a Rákos-pataki nyomvonallal csatlakozik, jelenleg is tervezés alatt van. Mindenfajta kapcsolat, ami ott kialakulna, az itt elveszne. A kerékpáros csomóponti kapcsolatok teljesen hiányoznak.

A Dömsödi utca torkolata különösen balesetveszélyes. A belváros-Dömsödi ív irreálisan nagy, nagy sebességgel fognak érkezni az autók a kerékpárútra. Az ív 6 m-es legyen. (Ha kell bővítés nagyobb járművelnek, akkor az rázó burkolattal vagy K-szegélyes kiemeléssel készüljön). A kerékpárút külső oldalán egy kisméretű csepp alakú sziget kialakítását is javasoljuk.

Pirosrózsa utca: A Pirosrózsa utca felől elfér egy csomóponti kerékpársáv, ami a túloldali kerékpárútba lenne vezethető. Ezzel a csomóponti kapcsolatok hiányzó eleme is megvalósulna. A kerékpáros átvezetést a gyalogátkelő csomópont felőli oldalára javasoljuk mindenképpen.

A Lándzsa utcánál a Veres Péter utat keresztező kerékpáros átvezetés a gyalogátkelő másik (csomópont felőli) oldalára kerüljön és legyen legalább 2 m széles.

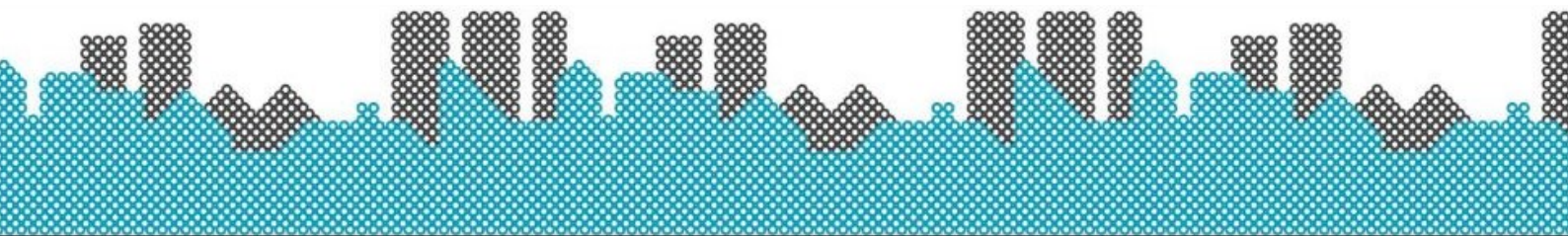
Az Órhalom utca magasságában ahol a gyalogos-kerékpáros zóna a szervízúthoz csatlakozik, a kerékpáros csomópontot például lokális szintemeléssel javasoljuk kezelni.

Batsányi János utcai csomópont: A csomópont területe feleslegesen nagy. A belvárosi oldali gyalogátkelő és kerékpáros átvezetés legyen párhuzamos a Batsányi utcával, ekkor a Veres Péter úti helyzetjelző vonal kb. 6 m-rel közelebb húzható. A kerékpáros átvezetés a gyalogátkelő külső oldalán legyen, a gyalogátkelőtől 1 m távolságban. (Itt is mindenhol önálló kerékpáros jelzők legyenek.)

A Basányiról jobbra fordulók ívében a szegély mentén rázó burkolat készüljön, az aszfalt burkolat a személygépkocsik ívére legyen szerkesztve.

Borotvás utcánál a kerékpáros átvezetés a gyalogátkelőhely csomóponti oldalán legyen. Ez azért is szükséges, hogy a kerékpáros átvezetés ne objektumnak vezesse a kerékpárost.

A Jókai utca Repülőtér felé vezető iránya 6 m széles. A túloldali kistorkolat felől csomóponti kerékpársávval kellene a szervízút felől a kerékpárosokat átjuttatni. A kerékpársáv a küszöbnél megszüntethető. A Jókai utca-szervízút csomópont legyen járdaszintre emelve. A tervezett állapot nincs összhangban az egyenes irány elsőbbségadási kényszeréhez, továbbá a gyalogos mozgások sincsenek kezelve.



A Szabadság utca - Corvin utcák közötti csomópontnál a szervízút felőli útról legyen kerékpáros felhajtási lehetőség a kerékpárútra. A kerékpárútról a gyalogátkelő külső oldalán legyen egy átvezetés a túloldali úttestre. Szabályozástechnikai akadály a nincs. A szervízúti csomópont itt is legyen járdaszintre emelve.

Baross Gábor utca: A terven ábrázolt megoldás visszalépés a korábbi változathoz képest. A Baross Gábor utca felől az úttestről legyen felhajtó a kerékpárútra. Ha a Cinkota felől érkezőket át akarjuk juttatni a Baross utca felé, akkor ők az Imre utcai gyalogátkelő belvárosi oldalán kapjanak kerékpáros átvezetést, az út kihasználatlan keresztmetszetében létesüljön belváros irányú kerékpársáv, mely a jobbos sávban folytatódik.

Sarjú utca csomópont: A tervezett kerékpáros átvezetésnek nincs funkciója, javasoljuk elhagyni. Kérjük, hogy a létesülő új műtárgy szolgálja ki színvonalasan a kerékpáros közlekedést.

Kétoldali kerékpársávnak legyen hely, a csomóponti kerékpársáv legyen kialakítva, továbbá a kanyarodó mozgásokat biztosító előretolt és közvetett felállóhelyek készüljenek.

Cinkota:

Szabadsági úti szűkületi szakaszon az indokolatlan 3,50-es sávok szűkítésével a kerékpárút szélesíthető.

A főút vonal tábla legyen közös oszlopon a kerékpárutat jelzővel, akár kiskonzollal. Feleslegesen ne szűkítse a kerékpárút keresztmetszetét.

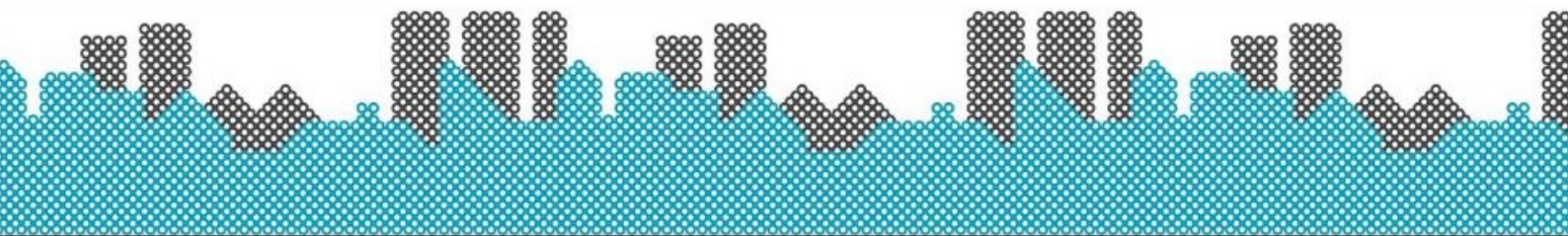
A Vidámvásár utca felől a kerékpáros felhajtón vonalas felfestés, a kerékpárúton gyalogátkelő ne legyen, hiszen ez elválasztás nélküli szakasz. Ez a Szabadsági úti kerékpárút felől záróvonal volna.

Az aluljáróban irányhelyes létesítmény legyen. Az északi oldalon eleve oldalváltással lehet csatlakozni.

Hiányzik a Vidámvásár utcára a balra kanyarodó kerékpáros mozgás biztosítása.

A Veres Péter út torkolati szakaszán a kerékpárút feleslegesen kanyarog kb. 30 m hosszban, lehetne egyenes, vagy egyszerűen szebb vonalvezetésű.

A Vidámvásár utcával párhuzamos kerékpáros átvezetés a tervezett állapotban nem jó. A járdabővület legyen kisebb, legyen egy rövid kerékpársáv, melyből a jobbos sáv folytatódik. Ekkor nem probléma szabályozástechnikai szempontból, hogy a kerékpáros átvezetés egyszerre kap zöldet a vele párhuzamosan érkező egyenes irányúval (csomópontban sáv nem tűnhet el).



Aluljáró: a járdás, kerékpárutas oldalon fölöslegesen létesül egy másfél méteres üzemi járda. Ez elvesz helyet az irányhelyes kialakítás lehetőségéből, de a járda, kerékpárút szélessége is minimális, miközben az általános forgalmi sáv 3,50 m-es. A közvilágítás elhelyezhető a túloldali üzemi járdán. Jobb és egységesebb is volna, ha az aluljáróban egyféle közvilágítás létesülne. Legyen végig alacsonyabb fénypontú kialakítás, vagy a ténylegesen fedett szakaszon a lámpák kerüljenek a plafonra, falra, így kevesebb a helyigény.

Az aluljáró miatt lebontandó házsor kapcsán javasoljuk a kerékpárút kikötését a Rádió utcára. A kerékpárút itt előnyös kétirányú forgalomra, de a túloldalon irányhelyes létesítmény kialakítható a Vidámvásár utca irányába.

A Szabadszíki úti kerékpárút külső végét forgalomtechnikailag korrektül kérjük zárni és a szervizút felé a kapcsolatot megfelelően kialakítani, kerékpáros átvezetés jelölésével és a párhuzamos kerékpárutakra vonatkozó elsőbbség biztosításával.

2019. január 17.

Üdvözlettel:

Molnár Berta  
műszaki tanácsadó  
Magyar Kerékpárosklub  
[molnar.bertha@kereparosklub.hu](mailto:molnar.bertha@kereparosklub.hu)  
+36 30 291 8458

