

Címzett: **Schaffhauserné Tombor Katalin**
Stratégiai referens, Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: XII. kerület Kerékpárforgalmi Hálózati Terv tervzsűri

Tisztelt Schaffhauserné Tombor Katalin!

A II. kerület VEKOP pályázat keretében készült Kerékpárforgalmi hálózati tervével kapcsolatos észrevételeink a következők:

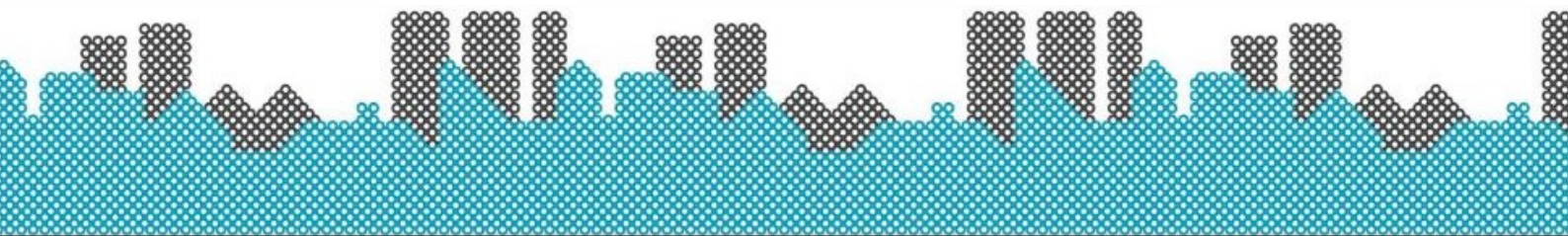
A Kerékpárosklub a II. kerülettel kapcsolatban az alábbi javaslatok készítésében vett részt, illetve készített:

2007 komplex II. kerületi javaslat:
http://kereparosklub.hu/sites/default/files/2007-08_Budapest_II_donteselokeszito_javaslat.pdf

Bel-Budai Területi Szervezet 2011-es javaslata

Budapest belső városrészének komplex kerékpárosbarát fejlesztéséhez szükséges tervek elkészítése, Margit körút, Döntés-előkészítő tanulmány – 2013:
<https://drive.google.com/open?id=0BzomFu8ZXaj9RFR1WxFuS1ZXclE>

VEKOP javaslatok:
http://kereparosklub.hu/sites/default/files/VEKOP_MK_javaslatok_20160922_.pdf



További megjegyzések - az előzőek kiegészítésére:

Módszertan:

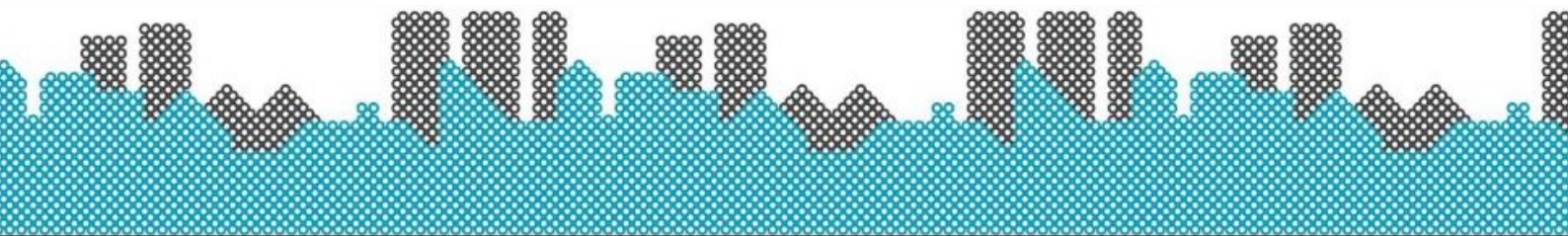
1. A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv elkészítése során a meglévő és a tervezett közlekedési hálózatot funkcionális egységként kell kezelni. Ezért alapvető, hogy a tervezési terület lehatárolása a funkcionális egységek közötti kapcsolatok figyelembevételével történjen. Adott esetben a Margit-körút és a Szilágyi Erzsébet fasor-Hűvösvölgyi út, mint a földrajzi adottságok miatt természetes főhálózati elemek (ráadásul a szomszédos kerület(ek) határos közlekedési hálózatának kapcsolódó elemei) kiemelt figyelmet kell kapjanak, nem lehet ezeket önkényesen kihagyni a tervezési területből.

2. A problémafeltárás során sokkal hangsúlyosabban be kellene mutatni az oktatási intézmények környezetének közlekedési problémáit (csúcsidei autóparkolási káosz; lakóutcák, mint menekülőútvonalak; nem önmagát magyarázó útkialakításokból következő relatív gyorsajtások, csomópontok akadálymentességének hiánya).

3. A javaslati részben tárgyi tévedések találhatóak:

- az UME kimondja, hogy a kerékpárforgalmi hálózat része minden olyan útszakasz, amelyen nem tilos kerékpározni. Ennek megfelelően kellene megfogalmazni a javaslatokat (és átfogalmazni a vonatkozó ábrák aláírásait), különös tekintettel a nagy gépjárműforgalmú gyűjtőutak keresztezéseinek kerékpárosbarát fejlesztése céljából. Különösen azokban a csomópontokban kiemelten fontos a gépjárművek sebességének csökkentése (önmagát magyarázó és nem túlszabályozó megoldásokkal), ahol hosszirányban viszonylag alacsony kerékpáros forgalom várható (ilyenek a meredek szakaszokkal tűzdelt főhálózati elemek, pl. Gábor Áron út, Filler utca stb.)

- Téves logika mentén foglal állást az anyag a 33-35. oldalon arról, hogy az UME szerint ne lehetne kerékpárosbarát módon fejleszteni a nagyforgalmú gyűjtőutakat. Ezeken az utakon természetesen nem az önálló kerékpárforgalmi létesítmények építése a megoldás, hiszen erre a térbeli kötöttségek miatt valóban nincsen lehetőség. Egy sor olyan megoldás van azonban, amelyek ezeken az utakon javítják a gyalog- és/vagy kerékpárral közlekedő emberek körülményeit. Adott gépjárműforgalom esetén ilyen a sebességcsökkentés (nem csak korlátozás, hanem önmagát magyarázó kialakítás), különösen a csomópontok kezelésével. Az UME erre megfelelő módszertant és gazdag eszköztárat kínál fel.



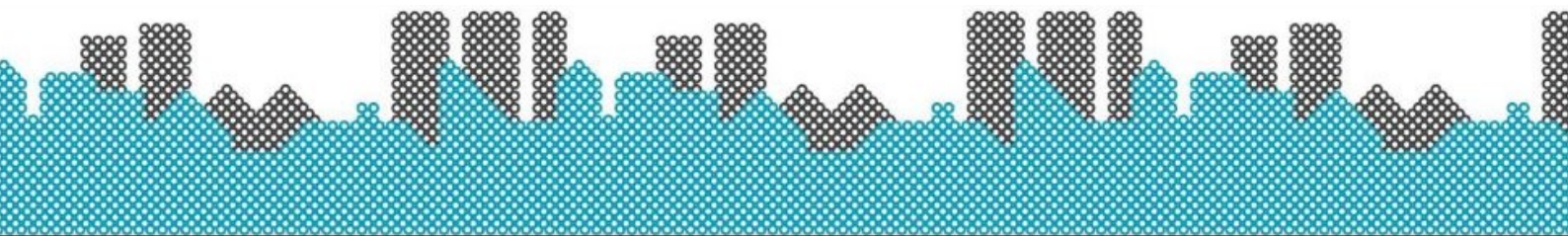
Javaslati részek:

1. A javaslati részben a kitűzött céloknak megfelelően be kellene mutatnia az anyagnak, hogy az oktatási intézmények megközelítése a jellemző útvonalakon háztól-házig minden szakaszon és csomópontban akadálymentesebbé és biztonságosabbá vált a célcsoport(ok) - elsősorban a gyermekeiket szállító és gyermekeikkel együtt bicikliző családok számára.
2. Az anyagnak tartalmaznia kellene:
 - Iskolák és óvodák környéki forgalomcsillapítás és az autóparkolás korlátozása
 - Woonerf eszközök az iskolák és óvodák környékén, forgalomszervezéssel meg kellene szüntetni az átmenő autóforgalom lehetőségét az 30-as zónákban.
 - Konkrét javaslat példa: Keleti Károly utca kötelező haladási irányának megfordítása egy szakaszon, Kitaibel Pál utca alsó szakaszán a gépjárműforgalom egyirányúsítása lefelé
 - A főhálózatra rá kellene kapcsolni a csatlakozó utcák hálózatát komplex forgalomcsillapítással, az átmenő gíműforgalom kiküszöbölésével, hogy tényleg kényelmesen lehessen iskolába-oviba járni ezeken (most menekülőút a legtöbb)
 - A hegyi buszjáratok völgyi megállóinál ki kellene alakítani/bővíteni kellene a hosszú idejű kerékpárparkolás feltételeit (Mechwart tér jó példa)

Konkrét javaslataink:

A területi szemlélet jól érvényesül az anyagban, azonban a Margit körút és a Marczibányi tér közötti területen a célpontok és a beépítés sűrűsége miatt minden utcára, csomópontra javaslatot kell adni. Így a fontos kapcsolatokat megadó Lövház utca alsó részét és a Kis Rókus utcát is kerékpárosbaráttá kell tenni előretolt felállóhelyekkel, egyéb eszközökkel, a hálózatba való bekapcsolásukkal (Lövház utca kapcsolata a Vízvárosba vezető kerékpárúttal).

A Keleti Károly utca-Szász Károly utca kétirányú kapcsolatánál további vizsgálat szükséges, amely túlmutat a KHT keretein. (A fázisprogramban akár egy 5 másodperces szenzoros kerékpáros fázis beillesztése is segíthet az átjárhatóságon.) Mivel a Margit krt. Duna felőli keresztezése különösen kevés helyen lehetséges, alternatív útvonalként a Horvát utca-Margit körút irány segítése is javasolt, a Margit krt. érintett, 5-6 méter széles külső sávval rendelkező szakaszán kerékpársávvá és/vagy kerékpáros nyommal.



Szintén vizsgálandó a Kis Rókus utca-Jurányi utca kétirányú kapcsolata, pl. a Fényes Elek utcánál levő gyalogos átkelő átalakításával és a Margit körút útpályájának felhasználásával.

Az egyirányú utcák kétirányú kerékpáros forgalomra való kijelölésénél az elemzés túl szigorú kritériumokat határozott meg. 3,30-3,50 méter szélesség esetén 30-as zónában már kijelölhető kétirányú kerékpározásra az útpálya, melynek működőképességét igazolja a vizsgált területen korábban megnyitott Keleti Károly utca (útpályaszélesség 3,40 m) és Forint utca (útpályaszélesség 3,50 m) érintett szakaszainak balesetmentes közlekedése is. Különösen a következő, hálózati szempontból fontosabb utcákban lehet indokolt ez alapján a javaslat felülvizsgálata: Trombitás út, Garas utca, Alsó Völgy utca, Versec sor, Napraforgó utca.

A kerékpárparkolásra vonatkozó fejezet bővítésre szorul. Az anyag feleslegesen hosszan elemzi a multimodalitás kérdését, és nem foglalkozik a rövid távú kerékpárparkolással, ami a kerékpározás egyik alapfeltétele. A felsorolt forgalomvonzó létesítmények mentén vizsgálni szükséges, milyen az egyes célpontok kerékpárparkolási helyzete (meglévő, műszaki ajánlásnak megfelelő kerékpárparkolók száma) és javaslatokat szükséges tenni a szükséges kapacitásbővítésekről.

Retek utca

Javasolom, hogy a KHT adjon javaslatot bátran több alternatívára. A KHT feladata ebben az esetben a különböző változatok előnyeit s hátrányait megfogalmazni, de nem feladata döntést hozni. Továbbá egy "radikálisabb" javaslat felfogható akár egy későbbi ütemű javaslatnak. Ez viszont jó, ha már most szerepel.

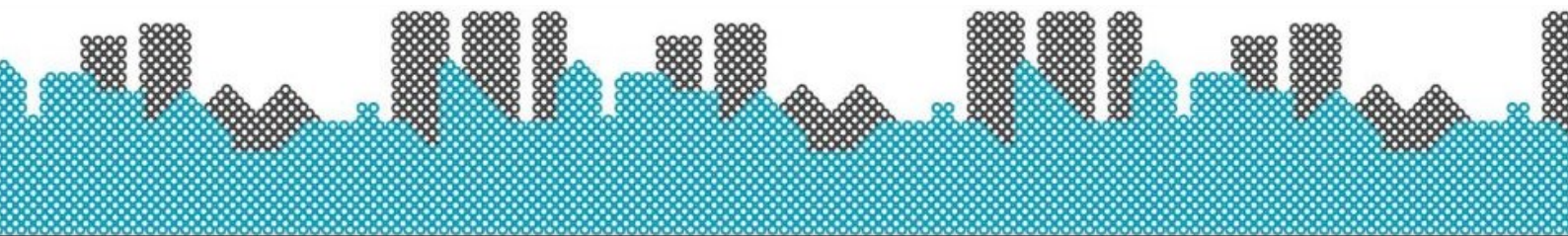
Parkolás problémája:

a Szél(l)kapu projekt során több száz férőhelyes garázs készül, ami megalapozhatja a Retek utcai 16 parkolóhely elvételét

A Fény utca két sávós szakaszán a szélső forgalmi sávban párhuzamos parkolókat lehet kijelölni, pontosan 16 darabot, ami szintén lehetővé teszi a Retek utcai parkolósáv megszüntetését (a Fény utcát a Retek utcai jelzőlámpánál valamennyi út egy sávról "tölti", a két sáv nem tesz hozzá a forgalmi kapacitáshoz. A Lövház utcánál a kétsávós járműosztályozó megtartható és a fenti 16 parkolóhely is annak megtartása mellett hozható létre.)

Javasolt valamennyi esetben a lámpaoszlopok megszüntetése és a közvilágítás kiváltása.

Budapesten az 1990-es évektől kezdődően elterjedt az a rossz gyakorlat, hogy a járda szélességétől függetlenül oszlopokra helyezték a közvilágítást. Rosszabb esetben annyira leszűkül a járda, hogy nemhogy akadálymentes, de általános használatra sem használható (Veres Pálné utca, Fertő utca stb.).

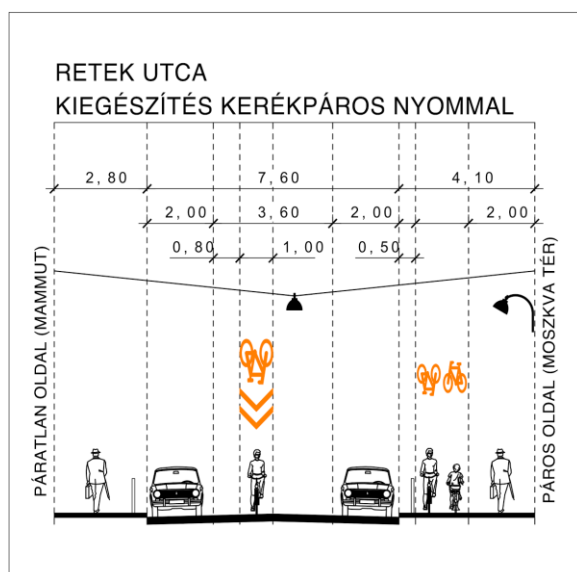


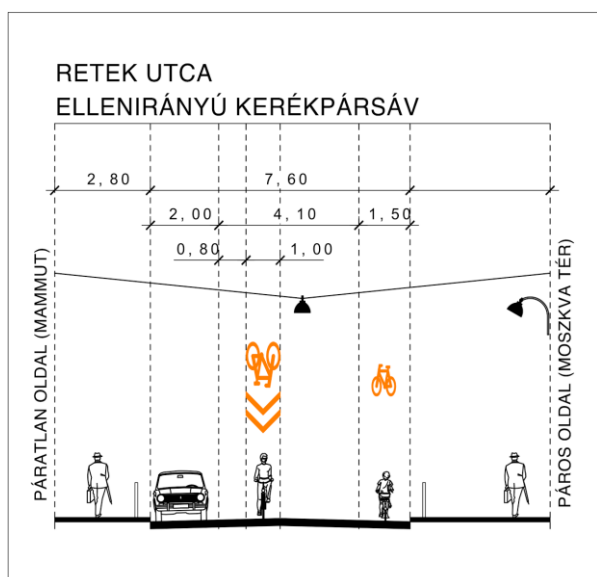
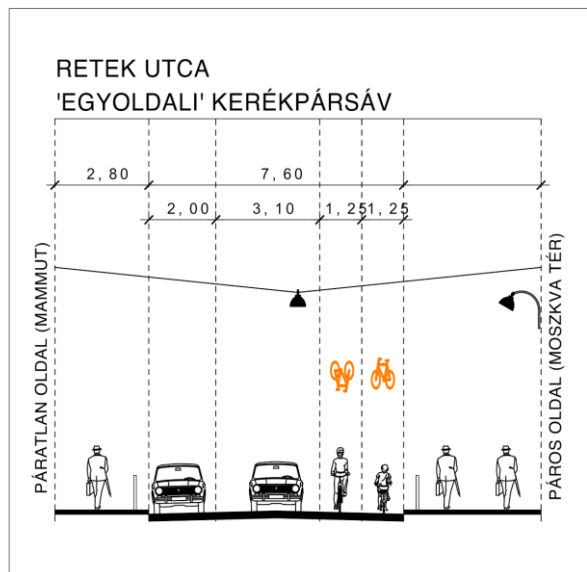
Ezt hozták létre a Retek utcán is, az oszlopok a járdafelületet két keskeny részre osztják fel. Javasolt a Retek utcán is ennek a megszüntetése. Kb. 3 lámpányi helyszínen a korábbi szerelvények igénybevételével az útközepes világítás visszaállítható. A körút felőli első, talán második lámpa megfelelő kialakítású, a lakásokat nem világító, esztétikus megjelenésű falikarral váltható ki. A Fény utca előtt, ahol szélesebb a járda, a közvilágítás kiváltása elhalasztható.

Kábel nyomvonalat az útközepes világítás esetében nem kell fektetni, csak az egyetlen felszálló vezeték esetében. Valószínűleg a korábbi kábelcsatornák egyike újból hasznosítható.

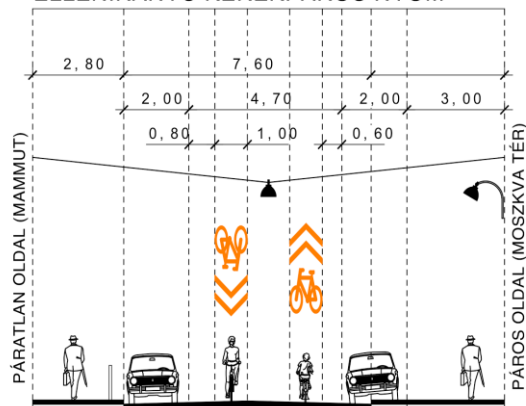
Ezek által a Retek utcán megfelelő szélességű kétirányú kerékpárforgalmi létesítmény jöhet létre. A tisztán kb. 4 m széles járda (melyet oszlopok nem feleznek meg) újra a gyalogosoké lehetne. A vendéglátók teraszokkal települhetnének ki - ez az egyik nagy előnye az utcai vendéglátóknak a plázákkal szemben.

Javaslatok keresztmetszeti rajzokon megjelenítve:

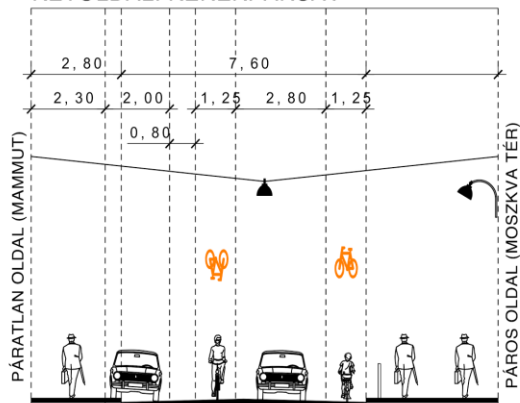




RETEK UTCA
ELLENIRÁNYÚ KERÉKPÁROS NYOM



RETEK UTCA
KÉTOLDALI KERÉKPÁRSÁV

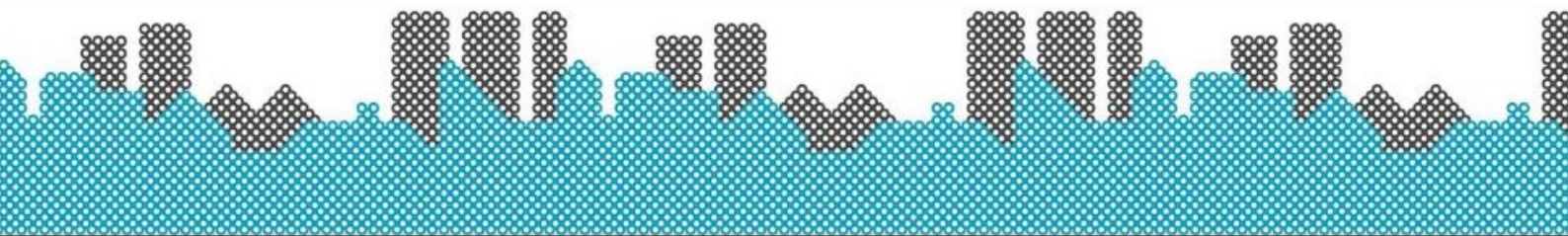


Szilágyi Erzsébet fasor:

A gyalog- és kerékpárút szélesítése helyett (ami helyben igen korlátozott, a fasort is érintheti. Továbbá problémás, hogy a járda mellett padok is találhatóak, melyek használatát a kerékpározás akadályozza) javasolt önálló nyomvonalon a zöldsávban kerékpárút kialakítása kb. 3 m szélességben. Ennek előnye, hogy egy "cycle highway" jellegű nyomvonal jöhet létre. További előny, hogy a forgalmi áramlatokat a kerékpárút valamennyi esetben merőlegesen keresztezheti, a maihoz hasonló "jobbhorgos" szituációk nem fordulhatnak elő.

A nyomvonal kialakítása fa kivágását gyakorlatilag nem teszi szükségessé és a széles zöldsáv használati értékét sem rontja.

Keresztmetszeti kialakítási javaslat alább:



Kísérő intézkedések:

A terület domborzatából eredően, és a tervezett fejlesztésekkel érintett utcák meredekségét figyelembe véve feltételezhető, hogy a projekt csak akkor lesz eredményes, ha jelentősen nő a pedelecek és e-kerékpárok használata. Ezt a változást erősítheti a területben lakók átlagosnál magasabb vásárlóereje, de szükséges hozzá az is, hogy a projekthez kapcsolódó szemléletformálás, kommunikáció kifejezetten ezeknek a járműtípusokat az ismertségét növelje a használók körében. Ennek egyik módja pl. közterületi rendezvényeken kipróbálható pedelecek, e-kerékpárok.

Üdvözlettel:

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

