

**Címzett:** Balogh Péter  
projekt menedzser, Beszerzési és Fejlesztési Igazgatóság, Józsefvárosi Gazdálkodási  
Központ Zrt

**Tárgy:** Illés utca

Tisztelt Balog Péter!

A Magyar Kerékpárosklub a II. tervváltozatot támogatja.

Az I. tervváltozat a kerékpársáv hiánya mellett más hátrányokat is hordoz: a közművek miatt fák nem ültethetőek, ezért a középfekvésű zöldsáv nem lehet teljes értékű, valamint az üzemeltetése is problémásabb, mint a járdához csatlakozó zöldterületek. Közlekedési szempontból is több konfliktust okozhat: nemcsak a kerékpárok előzése nehéz, hiszen bármilyen műszaki hiba, szabálytalan parkolás esetén a forgalom megakad a középső zöldsáv alkotta akadály miatt, valamint a gyalogos mozgások is akadályozottak. (Akadály nélküli esetben viszont veszélyesen felgyorsulhat a forgalom.) Ez jól megfigyelhető a Vajda Péter utca kerületi szakaszán is, amely az I. tervváltozathoz hasonlóan lett kialakítva, ugyanakkor ehhez képest az Illés utca sokkal inkább nagyvárosias jellegű, sűrű beépítéssel, így frekvenciáltabb gyalogos és kerékpáros forgalommal, áruszállítással, emiatt több potenciális konfliktussal - vagyis itt még kevésbé működne a középső zöldsáv kialakítás.

További javaslatunk:

Újragondolandó az utca védett státusza. Amennyiben a csomópontok jobbkezes kereszteződésként lesznek kialakítva, azok teljes felületű megemelését javasoljuk. Ha marad a védett útvonal, a gyalogos átkelőhelyeket ez esetben is járdaszinten javasoljuk kiépíteni.

Fontos, hogy a Korányi utcával alkotott csomópontban is biztosítva legyen a kerékpáros felület (akár nyitott kerékpársávként), valamint a biztonságos keresztezés, pl. a teljes csomópont megemelésével, a csomópont területén a parkolás tiltásával.

A részletes tervek kidolgozásakor kérjük minden esetben járdafülek építését az utcasarkokon, valamint a mellékutcák becsatlakozásánál járdaszintű átvezetéseket. Csomópontoknál a Práter utcánál láthatóhoz hasonlóan középszigetes gyalogos átkelőhelyek kiépítését javasoljuk.

Zöldsáv helyett az út középvonalában kis domború kockakő sávot javasolunk úgy, hogy a kerékpársáv 1,25 m, az aszfalt forgalmi sáv 2,75 m szélességű legyen. Így a sávot váltók lassabban mennek, de az utca átjárhatóbb.

A beruházó figyelmébe ajánljuk még a közterületi minőség, az utca vonzereje és a zöldfolyosó jelleg erősítése érdekében azokat az opciókat, amellyel nagyobb, használhatóbb zöldfelületek és gyalogos teresedések hozhatók létre. Ez alapvetően akkor lehetséges, ha az utcának valamelyik szakaszán egyirányúsítjuk a gépjárműforgalmat (pl. Losonci tér-Tömő utca között), így nyerve felületet, vagy úttengelyelhúzásokkal "kanyargóssá" alakítva az utcát lassítjuk a sebességet, mely esetben a kerékpársáv is elhagyható, illetve könnyebb "közműmentes" helyeket találni az új fáknak.

Üdvözlettel:

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

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA: