

VÁROSLIGET KÖRÜLI UTAK

Általános észrevételek és javaslatok

1. Kerékpársávok burkolati jele csomópontokban:

A kerékpársáv átvezetése a kerékpárút átvezetésével egyenrangú létesítmény, ezért burkolati jeleik is egyenrangúak. Javasoljuk a burkolati jeleket úgy kialakítani, hogy azok az átvezetések területébe ne messenek bele, azokat hagyják szabadon.



1. ábra: Javasolt burkolati jel-szerkesztés. A kerékpárút és a kerékpársáv átvezetése jelzések egymást metszve megszakadnak.

Ehhez hasonlóan javasoljuk, hogy a kerékpársáv, kerékpárút átvezetésébe egyéb burkolati jel ne nyúljon bele.

2. Kerékpáros lábtámasz csomópontokban:

Azokon a helyeken, ahol a kerékpársáv, kerékpárút járdaszegély mellett vezet és megfelelő hely áll rendelkezésre, javasoljuk kerékpáros lábtámasz betervezését. A lábtámasz és támaszkodó korlát a kényelmesebb várakozást és elindulást egyaránt segíti. A korlátot közvetlenül a kerékpársáv illetve kerékpárút mellett szükséges elhelyezni (úgy, hogy a korlát széle a szegély külső éle vagy a felfestés által meghatározott függőleges síkba essék).

Ajtósi Dürer sor (Dózsa György út - Stefánia út)

Az Ajtósi Dürer sor keresztmetszeti és helyszínrajzi kialakítását alapvetően megfelelőnek tartjuk. Komolyabb problémát a Stefánia úti csomópont tervezett kialakítása jelent, melyet mindenképpen korrigálni szükséges.

Részletes véleményünk s javaslataink az alábbiak:

A Dózsa György úti csomópontban biztosítani szükséges az Ajtósi Dürer sor felé történő közvetett kerékpáros kanyarodás lehetőségét. A közvetett kerékpáros felállóhely kialakítására a kerékpársáv és a gyalogos átkelőhely között elegendő szélesség áll rendelkezésre (a túloldalon ismétlő jelző már található).

A Dózsa György út felé a hosszú jobbra kanyarodó sáv bal oldalán található kerékpársáv szélessége nem elegendő. Sávok közti elhelyezés esetén javasoljuk minimálisan 1,50 m széles kerékpársáv kialakítását.

A Cházár András utcai jelzőlámpás gyalogátkelőhelynél az általános járműjelző jelzése a kerékpáros helyzetjelző vonaltól nehezen vagy nem látható. Javasoljuk a jelzés kisméretű általános jelzőn történő megismétlését.

A Stefánia út előtt a Hermina út irányú kerékpársáv a jobbra kanyarodó sáv bal oldalán elégtelen szélességgel rendelkezik. Sávok közti elhelyezés esetén javasoljuk minimálisan 1,50 m széles kerékpársáv kialakítását.

A Stefánia úti csomópont kialakítása nem megfelelő, a jelenlegi igények kiszolgálására is korlátozottan alkalmas csak. A meglévő gyalogos átkelőhely megszüntetése alapvetően problémás, mivel a Stefánia úti gyalog- és kerékpárút konfliktusait növeli azzal, hogy egy járdára vezet mind a kerékpáros, mind a gyalogos forgalmat. A csomópontban az alábbiak figyelembe vételét tartjuk szükségesnek:

- Meglévő külső oldali gyalogos átkelőhely megtartása a tervezett új gyalogátkelő mellett. Ekkor a Stefánia útra ráengedett gyalogos terhelés kiegyenlítettebb, nem elsősorban a kerékpárúttal rendelkező oldalt terheli. A csomópontban két, egyenként 4,50 m szélességű gyalogátkelő kialakítását javasoljuk az Ajtósi Dürer soron keresztben.
- A Stefánia út felől az irányhelyes áthaladást biztosítani szükséges. A járműosztályozóban a jobbra kanyarodó sávtól balra kerékpársáv jelölhető ki, melyet egyenesen tovább lehet vezetni a Városliget felé (a tervezett csatlakozó úthoz ott lehet csatlakoztatni, a szegélyen belül rövid kerékpárutat kell kialakítani a meglévő burkolatok helyén).

A Stefánia úti kerékpárút Budapest egyik legforgalmasabb kerékpáros útvonala. Ennek ellenére a terven elégtelen szélességgel tervezték kialakítani. Forgalomnagysága alapján „A” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmény, ez önálló kerékpárút alkalmazása esetén legalább 2,50 m használati szélességet jelent. A járdából további területeket elvenni nyilvánvalóan nem javasoljuk, a csomópontban és az átvezetésben azonban bővítés szükséges.

- A Stefánia úti kerékpárút átvezetésének tervezett 2 m-es szélessége elégtelen. Ebben az esetben kerékpáros torlódások alakulnának ki (vagy ezt ellensúlyozandó az ellenkező irányú sávon is várakoznának a lámpa előtt). Az alábbiakat javasoljuk:
 - A kerékpáros járműosztályozóban a jelzőlámpánál felálló sáv szélessége legalább 2 m legyen, a fogadó sáv pedig legalább 1,25 m szélességű (tehát a kerékpáros felület hasznos szélessége legalább 3,25 m).
 - A kerékpárút felesleges elhúzását el kell hagyni, ez tovább csökkenti az amúgy sem széles gyalogos felület méretét.
 - A középszigeten sem kerékpáros megállás, sem kerékpáros jelzőlámpa nem javasolt. A középsziget keskeny szélessége nem alkalmas a kerékpáros forgalom megállítva történő lebonyolítására, annak egy ütemben történő átvezetése szükséges. Az esetlegesen középen megálló kerékpárosok számára a túoldalán normál méretű ismétlődő kerékpáros jelzőlámpa telepítését javasoljuk. A középszigeten a kerékpáros felület hasznos szélességének legalább 2,50 m-nek kell lennie, hogy jól használható legyen.
 - A kerékpáros átvezetés és a gyalogos átkelőhely között javasoljuk legalább 0,50 m széles üres sáv kihagyását, melyre a nagy kerékpáros forgalom mellett történő biztonságos gyaloglás miatt van szükség.
 - A Stefánia úti kerékpárútról a tervezett állapotban jobbra kanyarodni nem lehet. Ez a Stefánia úton irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakításával lehetséges, ezért ennek biztosítása ezért is szükséges a fent említettek szerint.
 - Az Ajtósi Dürer sorról a kerékpárútra jobbra fordulni a tervezett kialakításban igen nehéz. Ahhoz, hogy ez az útvonal legalább részben a ligeten belüli útvonal alternatívája tudjon lenni, ennek biztosítása elengedhetetlen. Ehhez szintén szükséges az, hogy a kerékpárútban a kismértékű sávelhúzás ne legyen, továbbá szükséges, hogy az Ajtósi Dürer sor felől a kerékpárútra megfelelő lekerekítés vagy meghosszabbított szegélyszüllesztés álljon rendelkezésre. (A tervezett állapotban, lekerekítés hiányában az Ajtósi Dürer sorról [Hungária körút felől] a Városligetbe fordulni is igen nehéz.
- Az Ajtósi Dürer sorról kerékpárral a Városliget felé balra fordulni nem lehetséges. Ez a Stefánia úti járműosztályozóban kialakítandó kerékpársávhoz csatlakozó közvetett kerékpáros felállóhellyel biztosítható.
- Az Ajtósi Dürer sorról (Hungária körút felől) a Stefánia útra történő kerékpáros balra fordulás biztosítása szükséges (a tervezett jelzőtábla ellenére a terv ezt nem biztosítja).

Ezt az irányhelyesen csatlakozó kerékpársáv torkolatába vezetve, majd a kétirányú kerékpárút torkolatába visszafordítva biztosítani lehet.

- Nem javasoljuk a kerékpáros átvezetés előtt második jelzőlámpa elhelyezését a kerékpársáv belváros felé vezető irányán (vagy ahhoz ennyire közel). Javasoljuk a trolibusz balra fordulását, az ezzel való konfliktust megvizsgálni.

Ajtósi Dürer sor és Hermina út csomópontja

Amennyiben a Városliget felől az átlós irányú kerékpáros összeköttetés megvalósul, akkor a főirány kétirányú kerékpározhatóságának biztosítása szükséges az Ajtósi Dürer sor külső szakasza és a ligeti kerékpárút között. A belvárosi irány közvetlenül csatlakoztatható a csomópontban. A kifelé vezető irány a gyalogátkelőhely mellett közvetett kerékpáros felállóhelyhez vezethető.

Ajtósi Dürer sor és Hungária körút csomópontja

A tervezett átvezetés kialakítását jónak tartjuk. Szükségesnek tartjuk azonban, hogy a középszigeteken legalább 4-5 kerékpáros számára kényelmesen helyet biztosító felállási lehetőség létesüljön. Ez mindenképpen szükséges ahhoz, hogy időben megosztott keresztezési lehetőség esetén valamennyien biztonságosan áthaladhassanak. Javasoljuk a szigeteken található felállóhelyek kb. 2,5 m szélességben történő kialakítását.

Dózsa György út (vasúti híd - Ajtósi Dürer sor)

A Dózsa György út keresztmetszeti és helyszínrajzi kialakítását alapvetően megfelelőnek tartjuk. Részletes véleményünk s javaslataink az alábbiak:

A vasúti aluljáróban történő átvezetés tervezett módját megfelelőnek találjuk. Javasoljuk, hogy a tervezés során az aluljáró közvilágítását vizsgálják felül.

Podmaniczky utcai csomópont:

- A Hősök tere felé irány főjelzőjének tervezett elhelyezése nem megfelelő, feleslegesen vesz el sok helyett a gyalogos, illetve kerékpáros felületből. Javasolt a főjelző jelenlegi helyén történő megtartása, az elektromos szekrénynek pedig az áthelyezése a főjelző oszlopának vonalába. Ez lehetővé teszi, hogy a gyalogos és kerékpáros felületek a gyalogátkelőig elválasztott kialakításban vezessenek.
- A gyalogátkelő és a kerékpárút torkolata között javasolt 0,50 m üres sáv szabadon hagyása, ahol a gyalogos és a kerékpáros jelző oszlopa elhelyezhető. Közös gyalogos és kerékpáros jelző kialakítását ellenezzük.
- A kerékpáros átvezetést nem javasoljuk a gyalogátkelővel párhuzamosan vezetni, mivel a túloldalt elérve ez a terven látható szűk íveket eredményezi. Az átvezetést szükséges ferdén vezetni, így a túloldalon a csatlakozás ergonomikusabbá tehető. A túloldalon szükséges továbbá a Podmaniczky utca felől saroklekerekítés alkalmazása, hogy a kerékpársávra is rá lehessen fordulni.
- A Vágány utca felé vezető irányban laposabb elhúzás alkalmazása szükséges, mely a kerékpárosok számára lényegesen kényelmesebb közlekedést tesz lehetővé. Ugyanitt szükséges a Podmaniczky utcáról balra forduló kerékpárosok felhajtásának biztosítása a kerékpársáv úttest szintjén történő tartásával, a korlát későbbi indításával. Megjegyezzük, hogy a tervezett kialakításban a kerékpársáv forgalma zavartalan, így jelzőlámpával történő ellátása nem volna indokolt.

Szondi utcai csomópont:

- Javasoljuk a Szondi utca felé történő kerékpáros balra fordulás biztosítását az Állatkerti körút egyenes és balos irányba elé elhelyezett közvetett kerékpáros felállóhely biztosításával, amennyiben a felállóhely elhelyezhető úgy, hogy a kiegészítő jelzésre jobbra fordulókat ne akadályozza. A közvetett kapcsolat azért is különösen fontos itt, mivel ez biztosíthatja a Podmaniczky utca felé történő balra fordulást is, hiszen ez a Podmaniczkyutcai csomópontban nem biztosítható.
- A Szondi utcáról jobbra forduló saroklekerekítésének sugarát javasoljuk minimálisra csökkenteni. Itt a fogatóterület 3 sáv keresztmetszetű, a szemből balra forduló pedig önálló fázisban irányítandók, ezért a nagy sugár megtartása nem szükséges.

Lendvai utcai csomópont:

A kétirányú kerékpáros átvezetés jelenlegi állapotában megfelelőbb helyen van a tervezett, gyalogátkelő mellé szorított kialakításnál. Az átvezetést jelenlegi helyén javasoljuk meghagyni. Javasoljuk, hogy az átvezetés biztosítsa egyúttal a Dózsa György út felől történő közvetett kerékpáros mozgásokat is.

Andrássy út csomópont:

A csomópont legfőbb hiányossága, hogy nem biztosítja a Dózsa György út felől az Andrássy útra történő kerékpáros fordulás lehetőségét. Ennek pótlása alapvetően szükséges.

A tervezett kialakítás pont a leginkább kritizált Olof Palme sétány nyújtotta kapcsolat helyett nem nyújt megfelelő megoldást. A terv gyakorlatilag nem biztosítja azt, hogy a Dózsa György útról az Andrássy úton lehessen továbbhaladni kerékpárral.

- A Vágány utca felé tartó kerékpársávnak a jelzőlámpás irányítása sürgősen szükséges. Javasoljuk, hogy a buszsáv és a kerékpársáv között egy kis szélességű sziget létesüljön, a kerékpársávot jelzőlámpa pedig ne irányítsa.
- Az Andrássy úti balra fordulás biztosítása lehetséges a kerékpársáv mellett balra forduló kerékpársáv kialakításával, mely az Andrássy útról balra forduló zöld jelzése alatt a háromszög alakú középszigetre engedné a kerékpárosokat. A középszigetről a kerékpárosok a Dózsa György útról balra forduló zöldideje alatt haladhatnak tovább a szervízút felé.
- A belváros irányú szervízutat keresztező gyalogátkelő kialakítása nem megfelelő. Kizárólag a közúti közlekedés szempontjai szerint van tervezve, egyáltalán nem veszi figyelembe a gyalogos közlekedőket. A gyalogátkelő Dózsa György úti végét úgy szükséges megállapítani, hogy az a Dózsa György úti járda vonalába essék vagy a gyalogos nyomvonal csak kis kitérítést szenvedjen. A tervezett gyalogátkelőt a Dózsa György úttal párhuzamosan haladó gyalogosok ebben a formában nem fogják igénybe venni. (Változó szélességű gyalogátkelő kialakítását javasoljuk, melynek belvárosi vége a szervízútra merőleges, Dózsa György út felőli vége viszont a Dózsa György úttal párhuzamos.)
- A Benczúr utca felé eső gyalogátkelőhely menti közvetett kerékpáros kapcsolat kényelmetlen ívű, a helyzetjelző vonalnál felálló a közvetett kapcsolathoz haladók mozgását akadályozzák. Javasoljuk, hogy a közvetett kerékpáros kapcsolathoz a szervízúttól már kerékpárút szakasz kezdődjen a meglévő kerékpárút faszor felőli oldalán.

Benczúr utca csomópont

A csomópontban a belváros felé is szükségesnek tartjuk közvetett kerékpáros kapcsolat kialakítását, továbbá az egyenes áthajtás lehetővé tételét. A Benczúr utcai útvonal a belváros felé fordulás egyik legegyszerűbb módja, az Andrássy útinál egyszerűbb csomóponti kapcsolatot jelent.

Városligeti faszor csomópont

- Javasoljuk a belváros felé a kerékpáros fordulás megoldását úgy, hogy a Városliget felől meglévő kerékpáros torkolathoz biztosítják a kerékpáros ráfordulás lehetőségét. (A kerékpáros kihajtást a főjelző után rögtön célszerű elhelyezni.)
- A Városligeti faszor torkolatában elhelyezett közvetett kerékpáros kapcsolat helyét módosítani szükséges úgy, hogy a faszor VII. kerületi szegélyéhez és a kerékpársávhoz

minél közelebb legyen. A csomópontban rendszeres az autóbuszok jobbra fordulása, melyek mind a közvetett kapcsolatot, mind a kerékpáros felállóhelyet végigsöprik.

Damjanich utca csomópont

A csomópont terve megfelelő, ugyanakkor szükségesnek tartjuk, hogy kerékpárral minden irányban kényelmesen tovább lehessen haladni.

- Szükséges a Dózsa György útról a Damjanich utcára balra forduló kerékpárosok közvetett fordulásának biztosítása. Amennyiben a kerékpársáv jobb oldalán helyszűke volna, az alábbiakat javasoljuk figyelembe venni:
 - a közvetett kerékpáros kapcsolat „beleharaphat” a járda lekerekítésébe
 - a balra forduló sáv fordulási sugara csökkenthető
- A Városliget felé fordulók számára létesítendő közvetett felállóhely a balra fordulók sávjához túl közel van. Javasoljuk a közvetett kapcsolat elnyújtott felfestését a Damjanich utca páratlan oldalának járdaszegélye felé.

Dembinszky utca csomópont

- A csomópontban szükséges a belváros felé tartó kerékpáros mozgások biztosítása közvetett kerékpáros kapcsolattal, mely kialakításának semmilyen akadálya nincs.

Ajtósi Dürer sor csomópont

A Dózsa György úti csomópontban biztosítani szükséges az Ajtósi Dürer sor felé történő közvetett kerékpáros kanyarodás lehetőségét. A közvetett kerékpáros felállóhely kialakítására a kerékpársáv és a gyalogos átkelőhely között elegendő szélesség áll rendelkezésre (a túloldalon ismétlődő jelző már található).

Vágány utca

A Vágány utcán alapvetően fontos, hogy a kétoldali, irányhelyes kerékpáros közlekedés megfelelően biztosítva legyen. A kerékpáros felület kialakítható kerékpársávként, koppenhágai típusú kerékpársávként és egyirányú kerékpárútként is. A két irányban eltérő típusú létesítmény alkalmazása is megfontolandó, amennyiben kedvezőbb keresztmetszet alakítható ki. Kiemelendő azonban, hogy egyirányú kerékpárút alkalmazása esetén a kerékpárutat a járda úttest felőli oldalán szükséges vezetni a gyalogos keresztezések elkerülésére.

A Vágány utca jelenleg is Budapest legforgalmasabb kerékpáros útvonalai közé tartozik. Budapest célkitűzéseivel összhangban a kerékpáros forgalom az útvonalon – s különösen, ha a tervezett Lehel térig tartó meghosszabbítás megtörténik – a kerékpáros forgalom növekedni fog. Ezért elengedhetetlen, hogy a létesítmény kialakítása ezt figyelembe vegye. Az út keresztmetszetét ezért úgy kell kialakítani, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények megfelelő szélességűek legyenek, vagy legalább bővíthetőek legyenek. A várható kerékpáros forgalom szempontjából a Vágány utcán irányonként kb. 2 m széles hasznos szélességű kerékpáros felület kialakítása, de legalább helybiztosítása szükséges.

Vágány utcai terv, kétirányú kerékpárutas verzió:

A kétirányú kerékpárút alkalmazását nem támogatjuk. A kialakítás mindkét végponton igen problémás, a végponti csomópontokban nem teszi lehetővé a kényelmes továbbhaladást. A Dózsa György útnál a gyalogos keresztezés, a Róbert Károly körút térségében pedig a Kacsóh Pongrác út felé vezet futtatott jobbos sáv jelent komolyabb balesetveszélyt (utóbbi esetben a tervezett geometria ráadásul az elsőbbségi viszonyokkal ellentmondásban is van). A felesleges oldalváltás ráadásul rontja a kerékpározás helyzetét, felesleges idővesztést okoz.

Vágány utca, kerékpársáv, illetve koppenhágai kerékpársáv verzió:

A tervezett létesítmény, a csomópontok elvi kialakítása megfelelő. Nem elegendő ugyanakkor a kerékpársávok tervezett szélessége. Ez különösen a koppenhágai típusú kerékpársáv esetében igaz. Az 1,25 m szélességűre tervezett sáv kifejezetten szűkös, az egyre gyakoribb cargo kerékpárok számára kifejezetten kényelmetlen. Problémát jelent a keresztmetszeti elhelyezése is, a kerítés közelsége miatt a bővíthetősége kérdéses. Az alábbiakban a kétoldali kerékpársávot tartalmazó változat továbbfejlesztésére adunk javaslatot:

A keresztmetszeti kialakítással kapcsolatban az alábbi javaslatot adjuk:

- Burkolati jellel elválasztott kerékpársáv alkalmazása esetén a kerékpársáv szélessége 1,75 m legyen, a mellette lévő forgalmi sávtól kettős záróvonal válassza el (a két 3,50 m szélesre tervezett forgalmi sáv 3,25 m szélességben is megfelelően kialakítható, az így nyert szélesség a kerékpársávhoz adható).
- Koppenhágai kerékpársáv alkalmazása esetén a kerékpársáv hasznos szélessége legalább 1,80-2,00 m legyen, vagy a bővítés lehetősége legyen bekészítve.

- A belvárosi irányban – a Dózsa György úti járműosztályozó területét kivéve – célszerűnek tartjuk egyirányú kerékpárút alkalmazását a fasor és a járda között, a járdától szegéllyel elválasztva. Egyirányú kerékpárút alkalmazása esetén a kerékpárutat kerékpársávként szükséges a Dózsa György úti járműosztályozóba vezetni. Egyirányú kerékpárút alkalmazása esetén a telekkapcsolatoknál a kerékpárutat és a járdát folytonos burkolattal, a járda szintjén javasoljuk átvezetni, tehát ne a járda és a kerékpárút, hanem az alsóbbrendű út burkolata szakadjon meg, kihangúlyozva az elsőbbségi viszonyokat.
- A belvárosi irányban is kerékpársáv, illetve koppenhágai típusú kerékpársáv alkalmazása esetén is a fentiek figyelembe vételét tartjuk szükségesnek.

Dózsa György úti csomópont:

A két fő kerékpáros kanyarodó irányban szükséges a közvetett kerékpáros kapcsolat biztosítása a balra fordulás biztosítása érdekében. Az egyik irány a Vágány utca – Hősök tere irány, a másik a Dózsa György út (Váci út felől) – Vágány utca irány. Ezek közül is a Hősök tere felé történő balra fordulás biztosítása a legfontosabb, melyhez elegendő hely áll rendelkezésre.

A Vágány utca belső szakasza felé tartó kerékpársáv és a mellette haladó forgalmi sáv a csomópont végén megtörik. Itt várható, hogy a gépjárművek a kerékpársávon át vágnák le az ívet. Ennek megelőzésére javasoljuk, hogy a túloldali gyalogátkelőhely térségében a kerékpársávot és a mellette futó sávot egy kisméretű középszíget válassza el egymástól.

Mohács utcai/Róbert Károly körúti felhajtó csomópont:

Az Újpest irányú egyenesen haladó kerékpársáv a jelzőlámpás forgalomirányítás alól kivonható. Javasoljuk itt keskeny középszígettel kialakított kerékpársáv kialakítását. A középszíget folytatása a közvetett kerékpáros kapcsolat felállóhelye is lehet megfelelő bővület alkalmazásával. (Ekkor a közvetett kapcsolaton balra fordul kerékpáros nem keresztezi a kerékpársávot.) (A tervezett kialakítás alkalmazása esetén a közvetett kapcsolathoz vezető felhajtón laposabb, jobban járható elhúzás kialakítását javasoljuk.) Fontos azonban, hogy a Mohács utca felől érkező és erre kanyarodó kerékpárosok felhajtását biztosítani szükséges.

A Róbert Károly körúthoz csatlakozó közút menti kerékpáros kapcsolatot mindenképpen kétoldali kerékpársávval javasoljuk kialakítani, ami konfliktusmentesebb útvonalat jelent az egyoldali kerékpárúthoz képest.

A Róbert Károly körúti meglévő kerékpárút csatlakozásnál a törésszerű szűk ív korrekciója szükséges járható ívek alkalmazásával.

Jelzőlámpás gyalogátkelő és kerékpáros átvezetés:

A jelzőlámpás kerékpáros átvezetésnél, amennyiben az valóban bejelentkezéssel rendszerben épül ki, akkor a kerékpárosok számára is nyomógomb telepítendő. Javasoljuk párhuzamosan videodetektor kihelyezését is. (Fontos, hogy a nyomógombot úgy szükséges elhelyezni, hogy az a kerékpárról kényelmesen elérhető legyen.)

A kerékpáros átvezetés és a gyalogos átkelőhely között javasoljuk 0,5-1,0 m széles üres sáv szabadon tartását. Ez biztosíthatja például, hogy a busz-kerékpársávon érkező kerékpárosok



1136 Budapest, Hegedűs Gy. u. 23.

telefon: +36 1 789 5808

e-mail: info@kerekpárosklub.hu

www.kerekpárosklub.hu

ne a gyalogátkelőn térjenek fel a kerékpárútra (a gyalogátkelőn át kedvezőbb az ív). A szabadon tartott sávon 0 cm-es szegélyszüllyesztés alkalmazása szükséges.

A kerékpárosok jelzőlámpánál történő felállását segítő javaslunk, hogy a felállási hely legalább 2 m széles, a fogadósáv pedig legalább 1,25 m széles legyen.

Állatkerti körút

A tervezett behajtási korlátozás sok kerékpáros számára kellően vonzóvá teszi a környezetet a kerékpározáshoz. Problémát jelent ugyanakkor, hogy a dedikált kerékpárforgalmi létesítmények hiányában pont a Városliget célközönségének egy jelentős része, a gyermekek, illetve gyermekkel közlekedők szorulhatnak ki továbbra is erről az útvonalról.

A tervezett kialakítással kapcsolatban javasoljuk, hogy az úton terelővonalat ne fessenek fel. Az út kialakítása a tervek szerint főúti jelleget kölcsönöz az Állatkerti körútnak, ami egyáltalán nem kívánatos, különösen, ha forgalomcsillapított, korlátozott sebességű út létrehozása a cél.

Javasoljuk továbbá a sebességkorlátozás burkolati jelként történő felfestését is, ami lényegesen hatékonyabb a jelzőtáblák alkalmazásánál.





