

**Címzett:** Friedl Ferenc  
innovációs főmunkatárs  
Stratégia és Innováció, BKK

**Tárgy:** Petőfi híd és környezetének fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmányterv -  
Változatok kidolgozása - Véleményezés

Tisztelt Friedl Ferenc!

A Magyar Kerékpárosklub alapvetően jónak találja a tanulmányt, néhány helyen igen jó megoldási javaslatok merültek fel.

A bemutatott változatokkal kapcsolatos észrevételek, hiányosságok jelzése mellett felvázoltunk néhány további alternatívát.

### 3.1 Javasolt változatok

#### 3.1.1 Mederhíd

Hiányoljuk egy olyan verzió vizsgálatát, ami 2 m széles koppenhágai típusú kerékpársávokat tartalmaz. Szükséges lenne ennek az előnyeit, hátrányait és költségeit bemutatni.

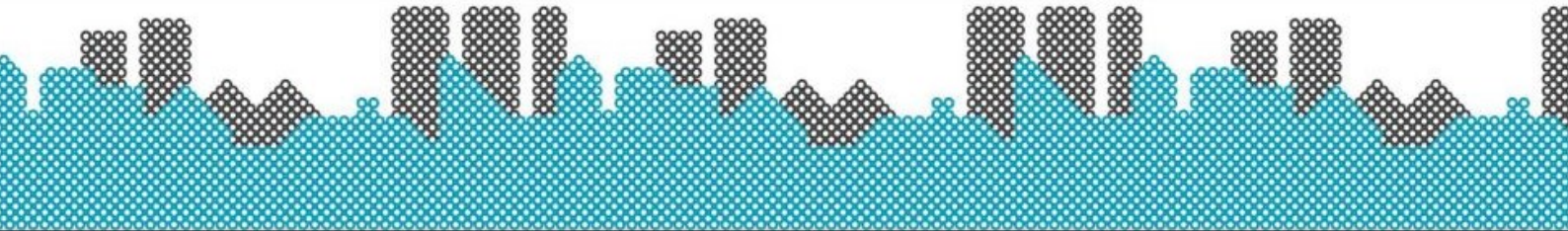
H1 kerékpársáv az úttest szélén:

A visszalejtett, sávok között elhelyezett víznyelős megoldás szokatlan lehet, de jelentős műszaki előnyei vannak.

A dokumentum javasolja a kerékpársáv és a forgalmi sávok markánsabb elválasztását, ezzel egyetértünk. A gömbsüvegsort viszont nem javasoljuk, mivel jelentős szerkezeti szélességű (25 cm) és nehezen átjárható. A megszokott 12 cm-es záróvonal helyett szélesebb (~20 cm széles), bordázott (hangos) záróvonal készüljön. Ez azért is jobb lehet, mivel a preferált változatban itt vízvezetési mélyvonal is található, melybe így a gömbsüvegsor nem zavar bele. Az 1,5 m-es sáv keskeny ahhoz, hogy fizikai elválasztást kapjon hosszabb szakaszon, ilyen helyen, záróvonaltól függetlenül, fizikailag jó biztosítani, hogy a kerékpáros előzés lehetséges legyen.

#### H2 Kerékpárút a kiemelt szegélyen

A változat megfogalmazása, kialakítása jó. A mai állapotnál szélesebb járdafelület létesül, a kerékpárút 1,5 m széles lett, ugyanakkor a gyalog és kerékpárral közlekedők között jellemzően



több konfliktus alakul ki, mint kerékpársáv esetén.

### 3.1.2 Budai oldal - rakparti nyílás

Itt a különböző változatok egymásra hatása még megjósolhatatlan és későbbi tervezési folyamatok kell, hogy választ adjanak bizonyos kérdésekre, de a következő problémák valószínűek:

#### B-R.1 Parti nyílás nem épül át, gyalogos aluljáró megépül, nyaktag létesül

A rakparti kerékpáros útvonal lényegesen nem módosul, a mai villanyoszlopos szűkület eltűnik, a híd két oldalán viszont gyalogos keresztezési pontok jönnek létre.

Későbbi tervfázis feladata ugyan, de a kerékpáros és gyalogos forgalom elválasztása fontos kérdéskör lesz, a villamosmegállóba vezető lépcsővel szemben pl. korlát elhelyezése szükséges lehet.

Ezzel a változattal alapvető probléma, hogy a frissen létrejött Duna-parti járda tűnik el. Kerékpáros irányhelyesség szempontjából ez a kisebb probléma, mivel elsősorban a Műegyetem rakparti irányhelyesség a fontos, a Pázmány Péter sétánynál csak kedvezőbb lenne.

#### B-R.2 Parti nyílás szélesítés, gyalogos aluljáró nem épül

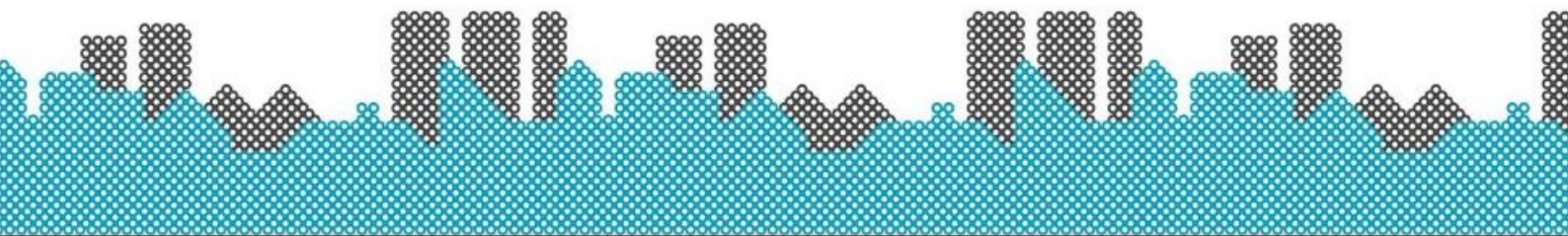
Ennél a változatnál erősen kérdéses a felhajtók kerékpáros forgalmának biztosítása, továbbá a Műegyetem rakpart felől jövők fogadása. Az észak-déli forgalom irányhelyes biztosítása alapvetően fontos már csak a Műegyetem miatt is. Megfontolandó itt olyan alváltozat készítése, mely a meglévő kerékpárutak oldalváltását eltolva oldja meg. Északi irány a lehajtó csomópontnál áttérhet a túloldalra, ekkor a gyalogátkelő mellett derékszögben törő kerékpárút problémája nem jelenik meg.

Az északról délnek tartó irány pedig a maihoz hasonlóan juthatna át a nyugati oldalra.

Ez a megoldás kis keresztmetszeti eltolást kíván, viszont lényegesen egyszerűbbé teszi a gyalogos és kerékpáros forgalom eloszlását.

A megállóhelyi gyalogátkelőhelyeknél a kerékpárutakat lámpázni kellene, vagy az elképzelésnek megfelelően a Duna oldalán vezetni az északi irányt.

(A derékszögben tört kerékpárutak ilyen forgalom esetén egy újabb Csalogány utcai csomópontot eredményeznének, ahol a kerékpárosok jó része a gyalogátkelőn fordulna ~45 fokban. A derékszögezés ott sem működik, össze-vissza próbálkoznak a közlekedők, az odahelyezett különböző akadályok (pollerek) csak rontottak a helyzeten, mert a zebrán át közlekedőknek ezeket még jobban a járdára térve kell kerülniük, de így is jobban megéri, mint betörni a mozgást a



derékszögben.)

Hiányosságok - nem a tervezett változatokhoz kapcsolódik

A meglévő lépcsők vonalában jelentkező gyalogos áramlat kezelése most sem valósul meg, a gyalogátkelő lényegesen el van tolva a meglévő lépcsőkhöz képest. Amennyiben ezt helyben nem lehetkezélni (és több változat a lehajtók komolyabb módosításával számol), meg kell vizsgálni, hogy az alsó rakpartra lejutást biztosító lépcső és ahhoz kapcsolódó alsó rakparti gyalogátkelő egy felső rakparti átkelési ponthoz kapcsolódják.

Hiányolunk egy olyan változatot, hogy a szűkebb, eltolt elrendezésű középperon valósul meg a híd alatti útszakasz szélesítésével. Ekkor nagyon jó szélességű egyirányú kerékpárutak és járdák jöhetnének létre, az aluljáró kialakítása nélkül. (Kérdéses természetesen az új megálló gyalogátkelőinek helyzete.)

Másik változatként javasoljuk megvizsgálni: a híd alatti útpálya szélesedik, de a kerékpárút felülete a belső oldalra tevődik, a kerékpárút oldalváltása, kerékpáros kapcsolatok a hídtól északra zajlanak. Ez kompatibilisebb a hídtól északra a felhajtó megszüntének változatával is. A kerékpárút és gyalogátkelő csomópontok akár lámpázhatók is (Róbert Károly körúthoz hasonlóan). A kerékpárútban így éles törés nincs és megmarad a Duna-parti járda is.

Az is vizsgálható, hogy megtörténik a szélesítés, de megépül az aluljáró (akár a 4-6 megállóba vezető lépcső nélkül). A híd alatti térrészből így kivehető volna a kerékpárút, továbbra is magas szolgáltatást nyújtva (lényegesen jobbat, mint a híd alatti oldalváltás esetében), az északra jövő irányhelyes bekapcsolódása sem okozna problémát.

### 3.1.4. Budai hídfő - lehajtók térszervezése

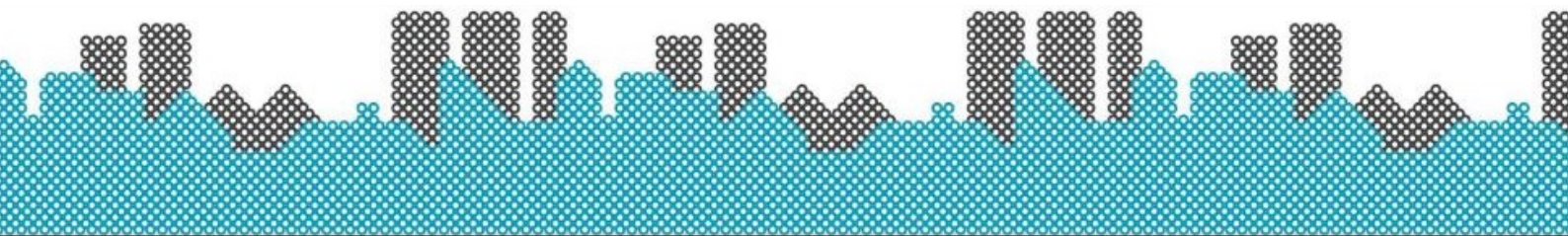
#### B-L.1 Lehajtók nem épülnek át

Kerékpáros szempontból kisebb korrekciók mindenképpen szükségesek (például a déli lehajtó csomópontjában a hídra tartó ágat keresztező átvezetés nem kétirányú). A kerékpárút gyalogátkelő mögötti vezetése sem szerencsés. Ezeknek a korrekcióknak a megvalósulása ettől függetlenül a nagyléptékű térszervezet - és így a változatképzés - tekintetében nem jelentősek.

#### B-L.2 Déli lehajtó átépül 1. változat

A nagyvonalú egyenes kihajtó ág esetében a fenti csomópontban lámpás irányítás szükséges.

Javasolt olyan mintakeresztelvény kialakítása, hogy a kerékpárút, járda az útpályától zöldsávval



van elválasztva. A rakparti kerékpárút nyomvonala az aluljárós változatban szerencsétlen, nagyon törik.

B-L.3 Déli leajtó átépül 2. változat – Fonódó II. megállóhelyének déli irányú áthelyezésével

A tervezett megállóhely déli végén kerékpáros átvezetés van, miközben a szöveg szerint az aluljárós változat él.

A leajtón vélhetően megmaradna (javasoljuk) a kétoldali egyirányú kerékpárút, ezt szükséges ábrázolni.

Alsó rakparti kapcsolat itt is erősen kérdéses, hol lenne lehetséges.

B-L.4 Déli oldali leajtó átépül, Északi oldali leajtó megszűnik – Fonódó II. megállóhelyének északi irányú áthelyezésével

Ez egy nagyon jó, szép változat. A kerékpáros közlekedésre gyakorolt hatása igen jelentős, kiesik az északi még mindig veszélyes telizöldes csomópont a rendszerből, a híd északi oldalán önálló kerékpárúti felajtó létesíthető.

A helyszínrajzot jó lenne kiegészíteni a kerékpáros elemekkel, akár nem léptékhelyesen, csak piros nyilakkal.

(Ehhez a változathoz kapcsolódhat a Karinthy csomópontban a jelzőlámpás kör kialakításának vizsgálata, ahol a hídfőben tiltandó összes irány megadható volna. A Pázmány Péter-Irinyi irány így például megadható lenne úgy, hogy nem terhel rá a mellékutcahálózatra.)

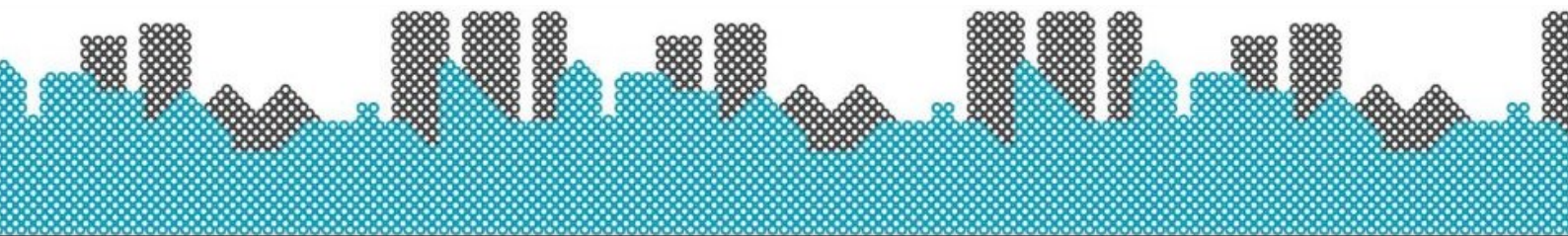
### 3.1.7. Boráros tér – térszervezés 2 ütemben

#### P-B.1 U leajtó

Koncepció:

A kerékpáros közlekedés infrastruktúra igénye gyakorlatilag bármilyen közúti térszervezés esetén beilleszthető, hozzátehető annak kis helyigénye miatt. Nyilvánvalóan vannak praktikumbeli különbségek.

Hiányzik a Közraktár utca és a Soroksári út szervízút megfelelő minőségű kerékpáros összekötése. Ez sok iroda- és lakóház kiszolgálását, a déli Ferencváros elérését biztosítja. A mostani keresztmetszet 7 sáv + középziget széles, ennek helyén a 6 sáv (tervezett) + 2 kerékpársáv el kell,



hogy férjen.

Olyan esetben, ahol a párhuzamos forgalmi sávok számára rendelkezésre áll annyi hely, hogy a 3,25 m megadható legyen, a kerékpársáv legyen legalább 1,5 m széles.

(Későbbi tervszinteken korrigálható elemek: a kerékpáros átvezetések, kerékpársávok kapcsolata nem feltétlenül van kidolgozva, ahogy némely csomóponti mozgás is hiányzik. Ezek a későbbiekben javíthatóak.)

Általánosságban javasoljuk a nagyforgalmú kiválásoknál, illetve ott, ahol nagyobb komfort biztosítása a cél, hogy a Petőfi híd jobbos lehajtójához hasonlóan a kerékpárosok egyenes mozgása közvetetten legyen biztosítva. Annyi megjegyzéssel, hogy lehetőleg a jobbra és a balra térő kerékpáros irány ne messe egymást, a közvetett egyenes induljon balról, a dániai megoldásnak megfelelően (Az Anker köznél azért jó a balos jobbról indítása, mivel ott az egyenes irány nyomvonala így nem törik meg, de ez új tervezésnél elkerülhető): Koppenhágában így járnak el a nagyforgalmú kivett geometriájú, de jelzőlámpás szabályozású jobbosoknál:



P-B.2 T csomópont 1. változat: 3 sávval

Hasonlóan a kerékpáros infrastruktúra beilleszthető, ezek jellemzően láthatóak, a Soroksári úti szervizút felé is tovább látszik a kerékpáros létesítmény.

Kisebb, később is végrehajtható, a változatok közti döntést nem befolyásoló módosítások szükségesek lesznek.

Hiányzik a Petőfi híd - Soroksári út közötti kerékpáros kapcsolat. Ez például az alábbi módon, "trükkösen", de nem túl előnyös módon megadható: a kerékpáros nem tér ki a jobbos pályán, hanem egyenesen továbbhalad, a sziget járdafelületén fordul jobbra, majd a már egysávos déli

pályát keresztezi "vissza", illetve a Soroksári útra visszahurkoló pályát egy másik ütemben. A Soroksári úton keresztben átvezethető ez az irány a gyalogátkelő mentén.

Hiányzik a változattól: a Petőfi híd kerékpáros elérése északi irányból. A mai felhajtó helyén (vagy akár egészen közel a Ferenc körúti kiváláshoz, hogy minden csatlakozó utcáról használni lehessen) kialakítható a kerékpáros kihajtási (felhajtási) lehetőség a tervezett kerékpársávhoz. Ez a kerékpáros irány a többi közlekedési mód számára semmilyen negatív befolyással nem bír.

P-B.3 T csomópont 2. változat: 2 sávval, tér a déli házsor előtt

Mint az előzőnél.

### 3.1.8. Kerékpár híd - Duna kapcsolat

P-KpD.1 Körbevezetve

Az egyes változatoknál.

P-KpD.2 (Spirál)rámpa

A dokumentum kellően leírja.

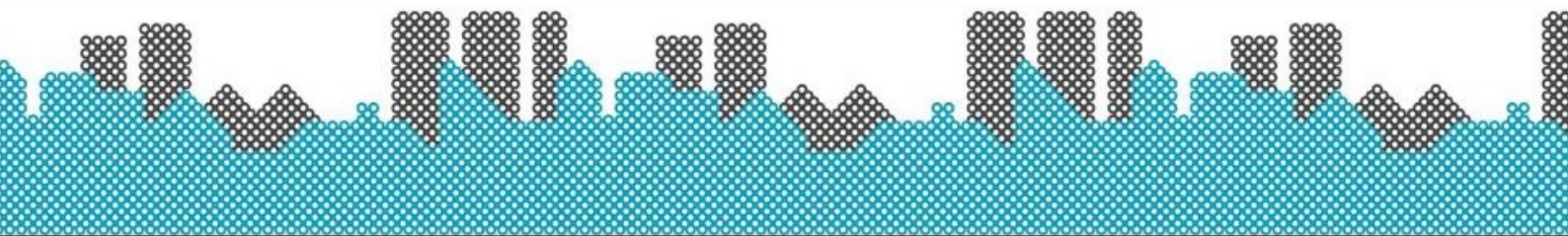
### 3.1.9. Mester utca - villamos megálló javítás

Hiányoljuk annak vizsgálatát, hogy a Mester utca hálózati szerepe módosuljon. A Soroksári és Üllői út között helyezkedik el, és míg a gépjárművel közlekedőknek ezen a három tengelyen van megfelelő lehetősége, a kerékpározók számára egyik sincs elfogadható szolgáltatás. A Mester utca jelenleg is szolgáltatásokkal gazdagon ellátott, nagy gyalogosforgalommal, vonzó fasorral rendelkezik, ezért a két forgalmas tengely között indokoltnak látjuk a humanizálását.

Kérjük megvizsgálni:

- A Mester utca Körút felőli végén egy forgalmi sáv és két irányban kerékpársávok kialakítását a villamosperon mellé eső szakaszon.
- A Mester utca Körúti torkolatában csak a kerékpárforgalom biztosítását, a gyalogos felületek kiszélesítésével a villamosperon mellé eső szakaszon. Úgy gondoljuk, hogy a XIII. kerületi Pozsonyi utcához hasonlóan népszerű városi tér jöhetne létre itt.

Megjegyezzük, hogy a diszpozíció a tervezési területen belül előírja a kerékpározás feltételeinek javítását, valamint a városképi szempontok mérlegelését, ebből a szempontból fontosnak tarjuk a



fent vázolt két lehetőség bemutatását, ha szükséges, az Üllői út - Haller utca - Soroksári út - Ferenc körút közti területén az átmenő forgalom kizárásának megoldásával.

### 3.2.1. Irinyi utca - városi léptékké alakítás

#### B-J.1 Irinyi J. utca kialakítás

Javaslat, vizsgálatra: Karinthy Frigyes útra a közvetlen, nagy sebességű kihajtást lehetővé tévő útpálya megszüntetése, az íves szervizút "visszahosszabbítása", a jobbra kanyarodás biztosítása a szervizúton keresztül (hasonlóan a Fehérvári út / Hengermalom út csomópontban történt beavatkozásokhoz). Ez a kerékpársávtól jobbra elhelyezkedő jobbos sáv hosszát lényegesen rövidíti, ami erős komfortnövekedést okoz a kerékpározók számára.

Az önálló Karinthyre forduló ív megtartása esetén javasolható:

A: buszmegálló öblének és a jobbra forduló sávnak járdafüllel történő megosztása, hogy a jobbra kanyarodók ne előzzék jobbról a kerékpárosokat.

B: Kerékpársáv szegély menti vezetése (akár egyirányú kerékpárútként), a Boráros téren javasoltakhoz hasonlóan osztályozós, közvetett egyenes áthaladás kerékpárral. Javasolt az íven jelzőlámpa telepítése vagy pályaszintemelés a járda szintjére. Buszmegállónál öböltől balra kerékpársávként vagy egyirányú kerékpárútként is vezethető, a buszmegálló önálló peronos kialakítással (peron - kerékpárút - járda elrendezés)

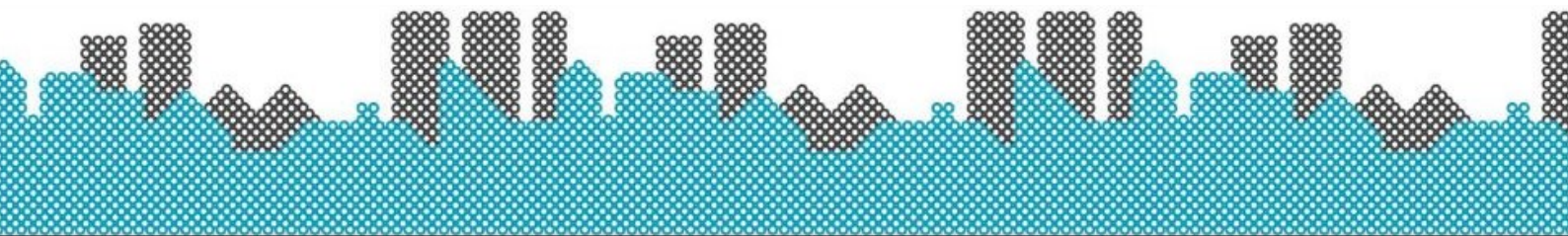
Javaslat: Karinthy Frigyes út felől a lámpás csomópontban a jobbra fordulás tiltása. A jobbra fordulás a két íven jelzőlámpa nélkül lehetséges, ma is értelem szerűen azt használják jellemzően.

Jelenleg is probléma, hogy a csomópont a Bogdánfy út felé kanyarodó kerékpározók problémáját nem kezeli (természetesen fizikailag a gyalogátkelőn át lehet haladni a kerékpárútra).

Javaslat (ettől függetlenül is): a tervezetten kétsávos torkolatú Karinthy nyugati szegélyének behúzása, a gyalogátkelő és a kerékpáros átvezetés helyének felcserélése. A Karinthyt keresztező önálló kétirányú kerékpárút jöhet létre, mely ezeket a kapcsolatokat biztosítani tudja. (Az a megoldás a szerencsés, ahol a lehető legkevesebb "duplikátum" jön létre, az egyes irányok nem külön sávokban jelentkeznek, hanem fegyelmetten átvezetett létesítmények jönnek létre. Ebből a szempontból szerencsésebb lehet az, ha a Petőfi híd - Október 23. utca kerékpáros irányt a csomópontban a fentebb említetteknek megfelelően kerékpárútként vezetjük át, majd a csomópont után kerékpársávban folytatjuk)

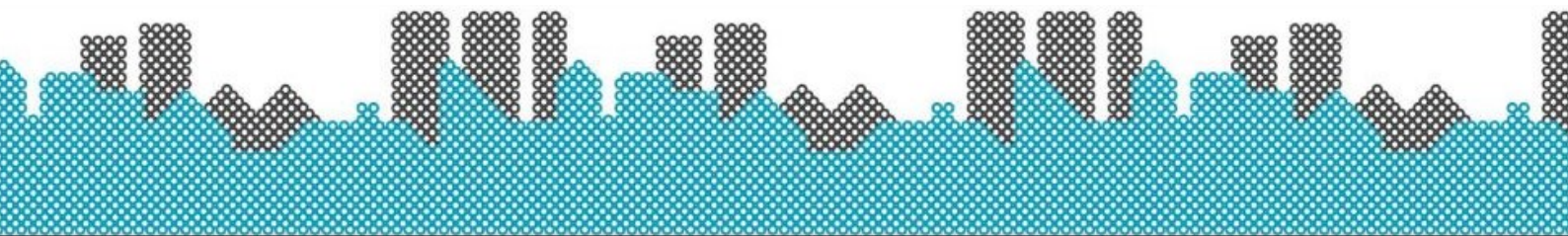
Kérdés: mi történik a déli oldalon tervezett, rendszerbe nehezen illeszkedő, kanyargós vonalvezetésű (tervezett) kerékpárúttal?

Javaslat: nagyvonalú vonalvezetés, útpálya mentén zöldsáv, kerékpárút, járda elrendezéssel.





1133 Budapest, Kárpát utca 48.  
telefon: +36 1 315 0590  
e-mail: [info@kereparosklub.hu](mailto:info@kereparosklub.hu)  
[www.kereparosklub.hu](http://www.kereparosklub.hu)





Javaslati variációk az Irinyi - Karinthy csomópontra.

Valamennyi változatban a csomópontban átvezetett közúti sávok száma a dokumentumban szereplő állapotnak megegyező, a helyzetjelző vonalak hátrafelé komolyabban nem mozdulnak és/vagy a csomópont egyéb helyeken szűkíthető.

(Megjegyzés: vannak elemek, melyek a tanulmány szempontjából irrelevánsak, a későbbi, engedélyezési tervek szintjén lehetnek fontosak, egyes elemek pedig akár önálló projektben is értelmezhetőek, azonban fontosnak tartjuk egy rendszerben összegyűjteni a csomópontra vonatkozó javaslatokat)

Változatok a Karinthy Frigyes út torkolatának csomópontja tekintetében vannak, melyek az alábbiak:

Karinthy Frigyes útra jobbra fordulás az íves szervizúton, az Október 23. utca felé továbbhaladó kerékpáros irány kerékpársávon/megemelt kerékpársávon halad, a gyalogátkelő mentén önálló kétirányú kerékpárút biztosítja a csomóponti kapcsolatokat.

A buszmegálló és a jobbra kanyarodó sáv járdafüles megosztása célszerű. Megfontolások alapján a buszmegállóban lehet öböl menti kerékpársáv és az öböltől jobbra, de a járda és a peron között futó egyirányú kerékpárút is. A rövidebb, lassabb fordulásra kényszerített jobbra forduló sávnál a sávtól balra elhelyezett kerékpársáv célszerű.

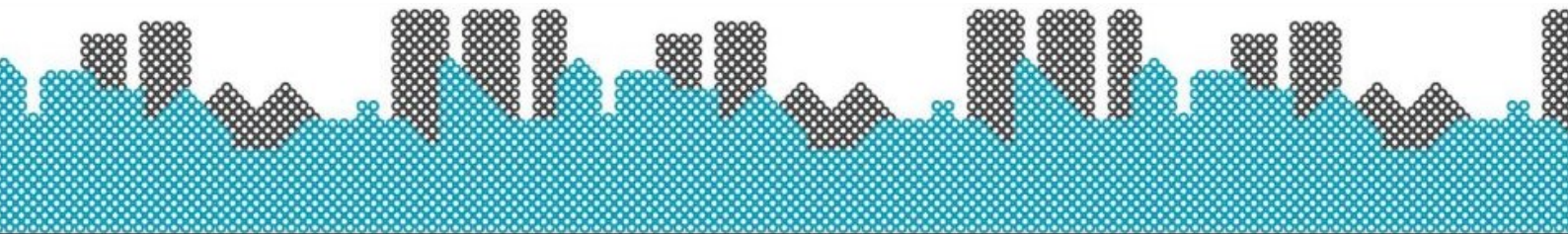
Előnyök:

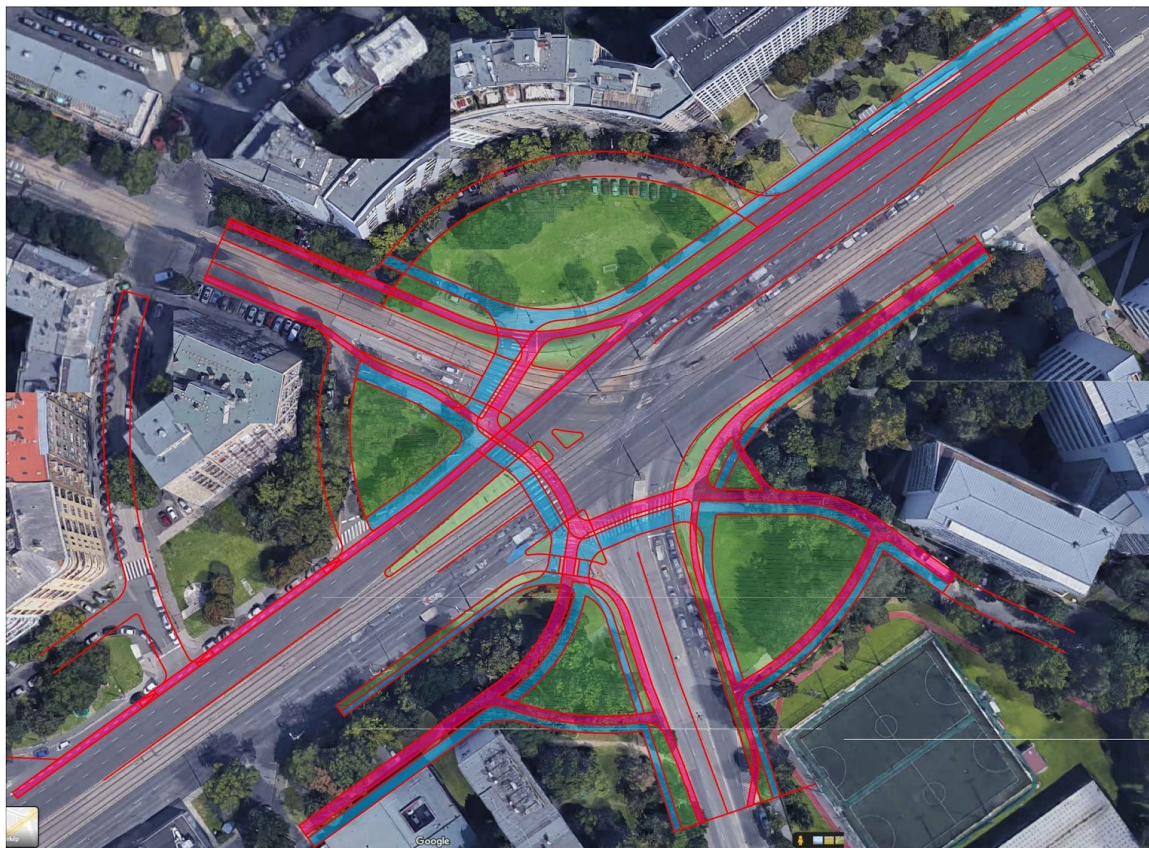
A kialakítás előnye, hogy a jobbra kanyarodó gépjárművek kis sebességgel haladnak, a felszámolt jobbos ív helyén jelentős zöldfelület hozható létre.

Az Október 23. utcai irány közvetlebber érzetű nyomvonalon vezet és a keresztező gyalogátkelő keresztezését lámpa biztosítja. A lámpa nélküli kerékpáros és gyalogos csomópontban kisebb kerékpáros forgalom.

Hátrányok:

Hosszabb gyalogos keresztezés a Karinthy Frigyes úttal párhuzamosan, hosszabb üritési idő a kerékpárosok számára. Kisebber felállási hossz a Bogdánfy út és a Karinthy Frigyes út felé kanyarodó kerékpárosok számára.





Karinty Frigyes útra jobbra fordulás az íves szervízúton, az Október 23. utca felé továbbhaladó kerékpáros irány és csomóponti kapcsolatok közös, a gyalogátkelő mentén vezető önálló kétirányú kerékpárúton zajlanak.

Ez gyakorlatilag az 1. változat fegyelmezettebb, "holland" változata, ahol az egyenes irány nincs kiemelve.

A buszmegálló és a jobbra kanyarodó sáv járdafüles megosztása célszerű.

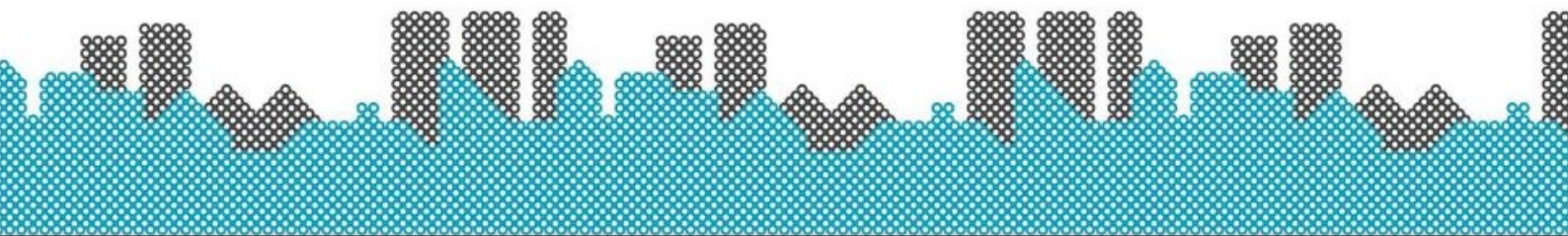
Megfontolások alapján a buszmegállóban lehet öböl menti kerékpársáv és az öböltől jobbra, de a járda és a peron között futó egyirányú kerékpárút is. A rövidebb, lassabb fordulásra kényszerített jobbra forduló sávnál a sávtól balra elhelyezett kerékpársáv célszerű.

Előnyök:

A kialakítás előnye, hogy a jobbra kanyarodó gépjárművek kis sebességgel haladnak, a felszámolt jobbos ív helyén jelentős zöldfelület hozható létre.

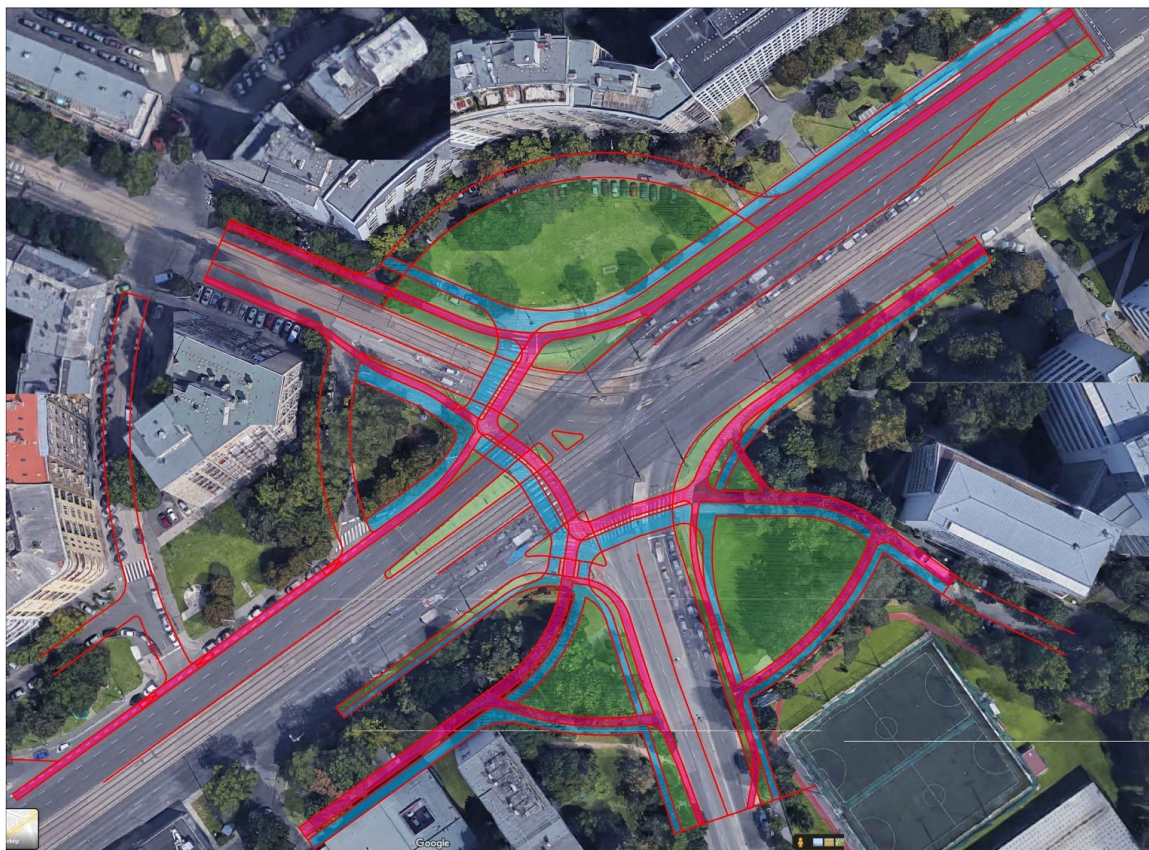
Tisztább elrendezés, egy kerékpárúton zajlik az összes forgalom az északi oldalon. Az ürítési idő a rövidebb átvezetésnek köszönhetően rövidebb, a Karinty Frigyes úttal párhuzamos gyalogátkelő csak két sávot keresztesz. Hosszabb felállási hosszak a kanyarodó kerékpáros mozgások számára.

Hátrányok:



Az Október 23. utcai kerékpáros irány és a keresztirányú gyalogos forgalom csomópontja nem lámpás irányítású (nem feltétlenül hátrány).

Az Október 23. utcai irány kicsi, mindössze néhány méteres kitérővel halad.

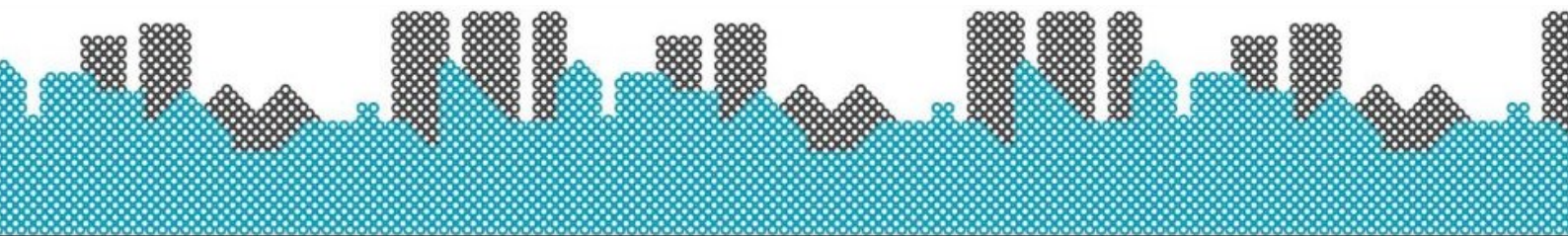


A Karinthy Frigyes útra forduló futtatott jobbos megmarad, de annak geometriai korrekciójával. Az Október 23. utcai kerékpáros irány kerékpársávként vezet át a csomóponton, melyből a csomópont területén ágazik ki a kerékpárút torkolatba vezető, közvetett fordulást biztosító kerékpársáv ("német megoldás"). A jobbra, a Karinthyra forduló irányban is folytonos kerékpársáv javasolt a magasabb komfort miatt (a szűkülő útpálya miatt ez könnyen lehetséges is). A buszmegálló és a jobbra forduló sáv közötti járdafül szükséges a kerékpárosokat két oldalról nagy sebességgel való előzés megelőzésére. A Bogdánfy - Karinthy irányú kerékpáros átvezetést a gyalogátkelő elé szükséges hozni, hogy a gyalogátkelőt kedvezőbb helyen, kanyarodás közben messe a kerékpáros irány (így a zöld jelzést mozgásban kapó kerékpáros nem a gyalogátkelőn kezdi meg a fordulást).

Előnyök:

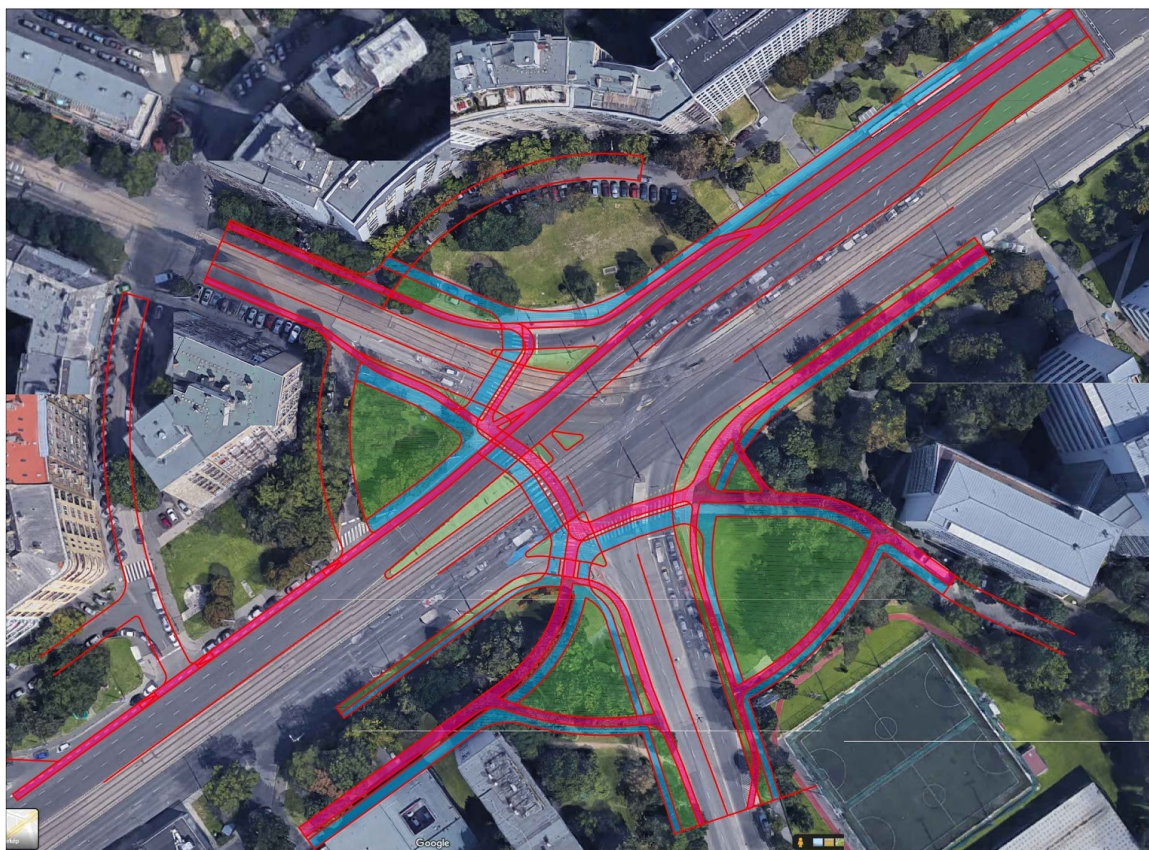
A gépjárművek jobbra kanyarodó felülete megmarad.

Az Október 23. utcai kerékpáros irány közvetlen nyomvonalon haladnak a kerékpárosok.



#### Hátrányok:

Kis felállási hosszak a kanyarodó kerékpáros mozgások számára.  
Kedvezőtlenebb geometria a Karinthy-Bogdánfy kerékpáros útvonalon.  
Lényegesen több aszfaltfelület, kevesebb zöldterület hozható létre.



A Karinthy Frigyes útra forduló futtatott jobbos megmarad, de annak geometriai korrekciójával. Az Október 23. utcai kerékpáros irány a Karinthy Frigyes útra tartókkal együtt fordul, a gyalogátkelő előtt jelzőlámpa biztosításával haladhatnak tovább az Október 23. utca felé ("dán módszer"). Ebben a változatban a kerékpársáv (vagy megemelt kerékpársáv) a jobbra kanyarodó sávtól jobbra található. A buszmegállónál egyirányú kerékpárútként vezethető a járda és a peron között. A megállóhelyi öböltől balra vezetett kerékpársáv esetén a megállóhely és a kanyarodósáv között járdafül szükséges, ahol a kerékpársáv biztonsággal a szegély mellé térhet.

A Bogdánfy - Karinthy irány a 3. változathoz hasonlóan a gyalogátkelő előtt vezet át, az ellentétes kerékpáros irányhoz képest "balra hajts" szerint. (Ennek biztosítása érdekében a két kerékpáros átvezetést elhúzva, önállóan szükséges kialakítani.) Ez azért fontos, mert így a Karinthy felé haladók nem kerülhetnek konfliktusba a Petőfi híd felől érkezőkkel, mivel a Karinthy felé csak a csomópontban felgyűlt kerékpárosok haladhatnak, akik zöld jelzésnél már a csomópontban fognak tartózkodni.

#### Előnyök:

A jelzőlámpás biztosítás miatt biztonságosabb kerékpáros mozgások.

Az Október 23. utcai kerékpáros irány és a Bogdánfy-Karinthy irány kerékpárosai nem kerülnek konfliktusba egymással.

Elegendő felállási lehetőség a kanyarodó kerékpáros mozgások számára.

Kisebbségi keresztezési hossz a Karinthyval párhuzamos gyalogátkelőn.

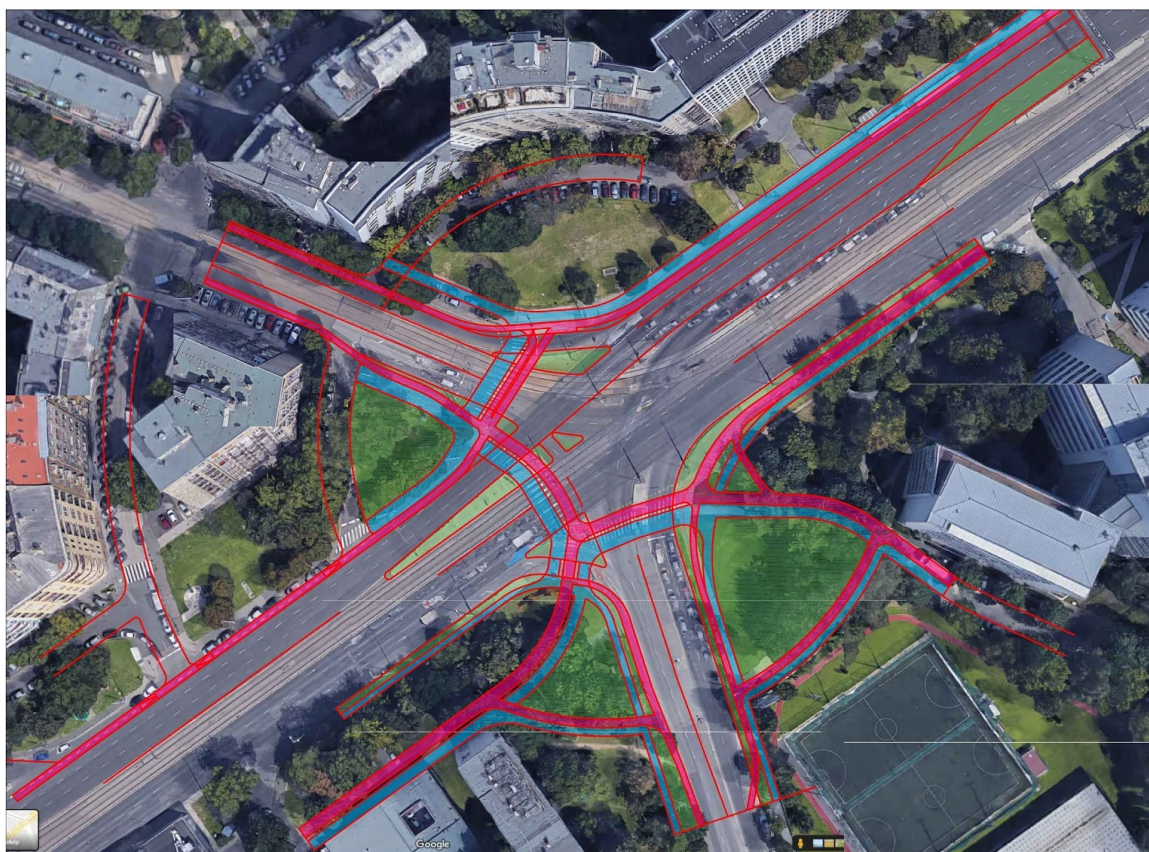
#### Hátrányok:

Az Október 23. utcai nyomvonal nem közvetlen vonalvezetése.

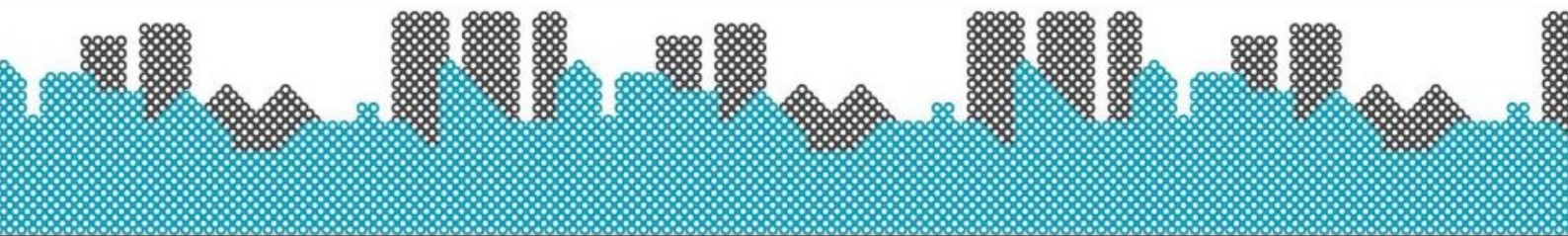
Több aszfalt-, kevesebb zöldfelület.

Lámpázatlan gyalogos keresztezés az Október 23. utcai irányban (nem feltétlenül hátrány).

Kedvezőtlen jelzőlámpa program jöhet létre a Karinthy Frigyes utat keresztező gyalogátkelőn és a kerékpárúton (kerékpárral nyilvánvalóan az Október 23. utcai irány a preferált) - a Karinthy felé kanyarodó ágon forgalommentes időben állandó gyalogos és kerékpáros piroszás lenne, elsősorban az Október 23. utca felől.



Minden változatban egyformán szereplő elemek:



#### Október 23. utca - Bogdánfy út jobbos irány háromszög szigete

A háromszög sziget kicsi, javasolt annak bővítése. A futtatott jobbos geometriai korrekciója is javasolt a kis sebesség biztosítása érdekében. Javaslat: az Október 23. utcai kerékpáros irány kerékpárútként a sziget közepébe ér, a szigeten csak három kerékpárút metsződik (jelenleg az Október 23. utcán szervizúti kerékpározás és kerékpársáv van tervezve, mely a háromszög szigeten négyágú kerékpáros találkozást, az amúgy is kis sziget gyalogos felületeinek szétDarabolását eredményezve). A fő gyalogátkelő a kerékpáros átvezetés keleti oldalán célszerű, mert az Október 23. utcai járda célszerűen oda érkezhethet. A kerékpáros átvezetés mindkét oldalán javasolható ugyanakkor a gyalogátkelő kialakítása, hogy a gyalogos forgalom optimálisabban rendeződhessen. A javaslatban szereplő kialakítás a gyalogátkelő és a Bogdánfy út között helyet hagy legalább egy személygépkocsinak, így nem kell a kerékpáros átvezetésen várakozniuk a kanyarodó gépjárműveknek.

#### Október 23. utca, szegély menti járda a Petőfi híd irányában

A szegély mentén jelenleg széles járda található, miközben a gyalogos irányok nem erre találhatók (nincs folytonos járda a szegély mentén, a benzinkút miatt fizikailag is megszakad a gyalogos létesítmény). A gyalogátkelőt "támadó" gyalogosok ezért több ösvényt is kijártak már. Javaslat: a járda szükségességének vizsgálata, ha megmarad, legfeljebb minimális szélességű járda megtartása, célszerűen a szegélytől zöldsávval eltartva.

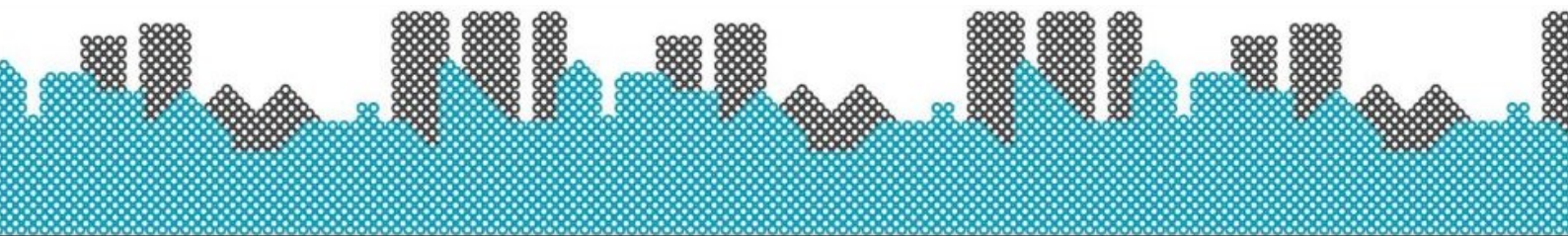
#### Kerékpáros létesítmény az Október 23. utca mentén a Petőfi híd felé

A jelenleg tervezett állapotban a szervizút kihajtóján a kerékpárosok visszatérnének a főpályára, ahol a jobbra kanyarodó sávtól balra elhelyezett nyitott kerékpársávon érnék el a háromszög szigetet.

Javaslat: a kerékpárút (és a járda) új nyomvonalon, közvetlenül a háromszög szigethez vezetve. A kerékpárosok így nem kell, hogy visszatérjenek a nagy közúti forgalomhoz, a jobbra kanyarodókkal sem szükséges fonódniuk. Mind a kerékpáros, mind a gyalogos irány a lehető legrövidebb úton éri el a szigetet, a forgalmi rend tisztább elrendezésben valósul meg.

#### Hiányzó járda, kerékpáros kapcsolat a "déli íven"

A meglévő járda egyenesen nekifut a Bogdánfy útnak, ahol azonban nem folytatódik, és mivel senki nem menne derékszögben, kitaposott ösvények vannak az optimálisabb útvonalakon. Az egyik pont a tér déli ívénel található. Célszerű ennek az íves szakasznak a megépítése, célszerűen egy egyirányú kerékpárúttal kiegészítve, mely a Bogdánfy útra jobbra fordulóknak rövidebb útvonalat biztosítana.



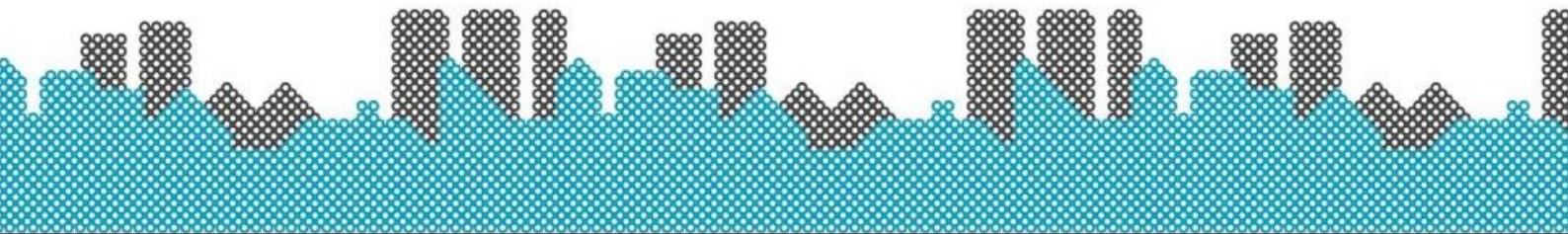
Hiányzó járda, kerékpáros kapcsolat a dél-keleti "íven"

A sportpálya íves kerítésénél kijárt ösvény található, ennek helyén járda és egyirányú kerékpárút kialakítást javasolt.

Feketeházy János út korrekciója (hiányzó járda a gyalogátkelőhöz)

A jelenlegi térköves út a gyalogátkelőhöz képest kitérő irányban érkezik a csomópontba. A gyalogátkelőhöz így kitaposott földút (már nem is ösvény) vezet. A járda és kerékpárút korrekcióját javasoljuk. (A híd felé tartó kerékpárosok számára a meglévő burkolat területén egyirányú kerékpárutas rövidítés kialakítható.)

(A csomópontban állandó probléma, hogy a Karinthy Frigyes út térre eső szakaszán, a járdán (!) 2 sorban parkolnak a gépjárművek, amit kezelni lehetne. A Karinthyra tartó önálló ág megtartása esetén javasolható a kerékpársáv beljebb húzása és néhány párhuzamos parkolóhely kijelölése a burkolt felületek növelése nélkül.)



Döntési mátrix, pontozás:

Néhány kérdéses dolog:

Mederhíd: a két változat a dokumentum szerint kerékpárral egyenértékű, ami azért nem feltétlenül igaz. A mai állapothoz képest nyilvánvalóan hatalmas előrelépés mindkettő, azonban mindkettőnek vannak előnyei és hátrányai a másikhöz képest (gépjármű forgalom, gyalogosok közelsége stb.)

Buda, rakparti nyílás:

Az aluljárós változat közömböset, míg az útszélesítéssel változat 5 pontot kapott. (A szélesítés egyáltalán nem feltétlenül 5, a derékszögű oldalváltás inkább rosszabb az aluljáróhoz képest.

Északi lehajtó lezárása:

A pontozásnál kerékpárral ez rosszabbat kapott, míg szövegesen azt írják, hogy nincs jelentős hatása a kerékpáros forgalomra. Több szempontból lényegesen jobb is lehet ez a változat a többinél, a villamosmegálló eltolása miatt a híd alatti átvezetésre is több hely van.

2019. július 26.

Üdvözlettel:

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

