

Budapest Főváros X. kerület
Kőbányai Önkormányzat
Alpolgármestere

**Előterjesztés
a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság részére**

**A Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való
kiépítésének koncepciójáról**

A Budapesti Közlekedési Központ elkészítette a Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítésének koncepcióját. (2. melléklet)

A Gödöllői dombságból, Isaszegről indulva Pécelen át Budapest XVII., X., XIV. és XIII. kerületen át egészen a Duna-partig vezethetne a Rákos-patak menti kerékpáros túraútvonal, egységes útvonaljelzéssel és kapcsolódó vonzó szolgáltatásokkal.

A tervek kidolgozásához elengedhetetlen az érintett önkormányzatok partnersége. A műszaki tervezés mellett a turisztikai szolgáltatás-csomaggal is foglalkozni kell már a projekt indításától kezdve, melyhez szintén nélkülözhetetlen az érintettek aktív közreműködése.

A megvalósításhoz szükséges források biztosítása is csak közös összefogással lehetséges.

A koncepciót a Kőbányai Torna Klub részéről Eisenkrammer Károly úr véleményezte és javaslatot tett a kőbányai kerékpár hálózattal való összekötő nyomvonalra (3. melléklet), melynek megvalósítása teszi teljessé a Rákos-patak menti kerékpárút használhatóságát.

A Főépítési és Fejlesztési Iroda korábban többször egyeztetést folytatott a XVII. kerülettel az ott kiépült kerékpárútszakasz kerületünkben tervezett folytatásáról. A tervezés előkészítéseként a geodéziai felmérés és a tulajdonosi vizsgálat készült el eddig a X. kerület területére vonatkozóan.


Mivel a Budapesti Közlekedési Központ által készített koncepció egybevág a X. kerület elképzeléseivel, ezért Irodánk egyetért a koncepcióval, és támogatja a Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítését. Egyúttal fontosnak tartjuk a rávezető kerületi kerékpárutak megterveztetését és a projekttel egyidejűleg történő megvalósításukat.

A koncepció ismertetésére a Bizottsági ülésen kerül sor.

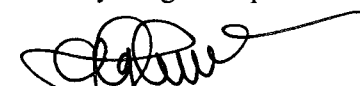
Döntési javaslat

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága meghozza az előterjesztés 1. mellékletében foglalt határozatot.

Budapest, 2011. október 06.


Radványi Gábor

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:


Dr. Szabó Krisztián
jegyző

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága

.../2011. (... ..) határozata

A Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítésének koncepciójáról

1. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága elfogadja és továbbtervezésre alkalmasnak tartja a Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítésének koncepcióját.

Határidő: 2012. október 30.
Feladatkörében érintett: a kerületfejlesztési és külkapcsolati szakterületért felelős alpolgármester
Főépítészi és Fejlesztési Iroda vezetője

2. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága szükségesnek tartja a Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítésének koncepciójával való összhang érdekében a rávezető kerületi kerékpárutak megterveztetését és a projekttel egyidejűleg történő megvalósításukat.

Határidő: 2012. március 30.
Feladatkörében érintett: a kerületfejlesztési és külkapcsolati szakterületért felelős alpolgármester
Főépítészi és Fejlesztési Iroda vezetője

2. melléklet az előterjesztéshez

A Rákospatak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítésének koncepciója (PDF formátumban)

3. melléklet az előterjesztéshez

A Kőbányai Torna Klub véleménye a koncepcióról (PDF formátumban).

Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalaként való kiépítésének koncepciója



2.0 – Egyeztetési anyag

Budapest, 2011. augusztus 30.

BKK Budapesti Közlekedési Központ
Zártkörűen Működő Részvénytársaság
cégjegyzékszám: 01-10-046840
cím: 1052 Budapest, Városház u. 9-11.

telefonszám: +36 30 774 1000
fax: +36 30 774 1001
web: www.bkk.hu
e-mail: bkk@bkk.hu

Tartalomjegyzék

1. A VIZSGÁLAT CÉLJA, ELŐZMÉNYEK.....	3
2. SZAKASZOK BEMUTATÁSA.....	4
2.1. Általános ismertető.....	4
2.2. Helyzetértékelés, szakaszok készültsége, javaslatok.....	5
2.2.1. XIII. és XIV. kerület	7
2.2.2. X. kerület	8
2.2.3. XVII. kerület és Pécel	11
3. TEENDŐK ÖSSZEFOGLALÁSA.....	13
3.1. Tervezési javaslatok.....	13
3.2. Egyeztetések.....	14
3.3. Finanszírozás.....	15
4. FORRÁSOK.....	17

1. A vizsgálat célja, előzmények

Budapest, mint kerékpárparos turisztikai küldő forrás játszik fontos szerepet lakos száma miatt, valamint igen nagy igény mutatkozik a városon belüli rekreációs célú kerékpározásra.

Budapesten a kerékpáros gerincútvonalak mellett a zöld környezetben vezetett, rekreációs célú kerékpárutak megépítésére is égető szükség van, mivel a pesti, sűrűn beépített városrészben szinte egyáltalán nincsen kerékpáros túrázásra lehetőség.

Budapest beépítettsége látszólag teljes és nehéz elképzelni a városon belüli megfelelő útvonalat, azonban a XVI. kerület és Kőbánya között, egy kevésbé ismert, érintetlen természeti környezetben futó zöld folyosó húzódik. Ennek ökoturisztikai feltárását az érintett kerületekkel közösen szeretnénk megkezdeni. A Gödöllői dombságból, Isaszegről indulva a Pesti síkságon át egészen a Dunapartig vezethetne a Rákos-patak menti kerékpáros túraútvonal. Egyes szakaszok a XIII. és XIV. és XVII kerületben már megépültek, de színvonaluk eltérő, és nem alkotnak egységes útvonalat, nehezen követhető a kijelölés.

A történelmi és természetvédelmi szempontból egyaránt nagy jelentőséggel bíró Rákos-patak színvonalas kerékpár turisztikai, és zöld kiránduló útvonalként való kialakítására teszünk javaslatot. Az infrastrukturális fejlesztés mellett, az útvonal tájékoztató táblarendszerrel való kijelölését, és turisztikai promócióját, kiajánlását is meg kell szervezni.

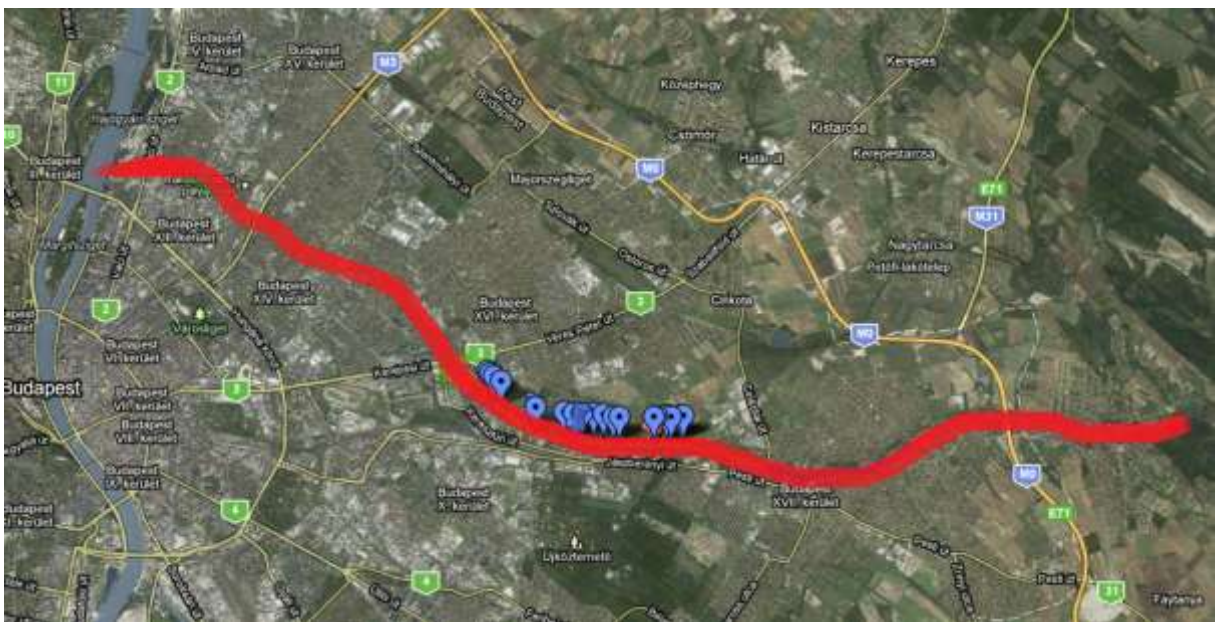
Dr. Molnár Ágnes fejlesztéspolitikai koordinációért felelős államtitkárasszonnyal, és Garancsi István kerékpáros turizmusért felelős miniszterelnöki megbízottal történt egyeztetés, melyből kiderült, hogy kormányzati szándék van Budapest területén a kerékpáros turizmus, zöldutak és tematikus sétautak fejlesztésére.



2. Szakaszok bemutatása

2.1. Általános ismertető

A fővárosból jelenleg csak Szentendre felé lehet biztonságosan, kiépített kerékpárúton kijutni, pedig az ismert és kevésbé ismert, környéki turisztikai célpontokhoz való biztonságos eljutásra és a rekreációs célú, zöldfelületen keresztül vezetett útvonalakra közlekedésbiztonsági, népegészségügyi okokból is égető szükség van. Budapest belterülete a sűrű beépítettség miatt alkalmatlan kerékpáros túrázásra. Az agglomerációba irányuló kerékpáros közlekedést az is nehezíti, hogy az M0-s körgyűrű a kisforgalmú utakon történő kijutást jelentősen nehezíti, különösen a gyermekek számára. Egy ilyen kerékpáros folyosó helyszínének tökéletesen alkalmas lehetne a Rákospatak partja, ami kiváló színhelye az egynapos kerékpáros kirándulásoknak és az egyetlen regionális kapcsolatot biztosíthatná Pestről az ország keleti irányába.



A Rákospatak a Duna budapesti szakaszának leghosszabb mellékvíze. A Gödöllői-dombságból eredve Isaszegen és Pécelen keresztül érkezik be Pest területére, majd az Árpád híd északi oldalánál, a Vízafogó utca mellett ömlik a Dunába. Könnyű elérhetősége nagy kihasználtságot eredményezne már csak a környék lakóinak körében is. Földrajzi

elhelyezkedése kiváló: a XIII., XIV. és XVII. kerületen áthalad, a X. és XVI. kerületet pedig elválasztja egymástól. A kerületek lakossága összesen 460 000 főt tesz ki, ennyi ember érhetné el egyszerűen a létesítményeket. A XVII. kerületnek - biztonságos városi kerékpáros kapcsolatok híján - különösen nagy előnyt jelent a közlekedési folyosó, hiszen nem csak szabadidős motivációval használnák azt.

További előnyeként említhető még a többségében érintetlen zöldfelületen vezetett vonal, valamint az esetleges továbbépítése során létrejövő kiváló keleti kerékpáros kapcsolat: összesen akár egy 20-35 km hosszú, összefüggő, szabadidős célú közlekedési tengely jöhetne létre. Az útvonal Pécelig történő megépülése esetén olyan fontos, amúgy is Magyarország népszerű természeti és kulturális nevezetességei közé tartozó helyszínek válhatnak könnyen elérhetővé kerékpárral, mint a Gödöllői Tájvédelmi Körzet vagy a péceli Ráday-kastély.

A beruházás még környezetvédelmi értékkel is bírhat, a patakpart rehabilitáció javítaná a környezetminőségét (illegális kábelégetés és hulladéklerakás jellemző), és növekedne a közbiztonság, és az ellenőrzés a területen.

A fővárosi jelentőségű kerékpáros útvonal üzemeltetését a főváros közútkezelésével megbízott szervezetnek kell végezni, egységesen a kerületeken át.

2.2. Helyzetértékelés, szakaszok készültsége, javaslatok

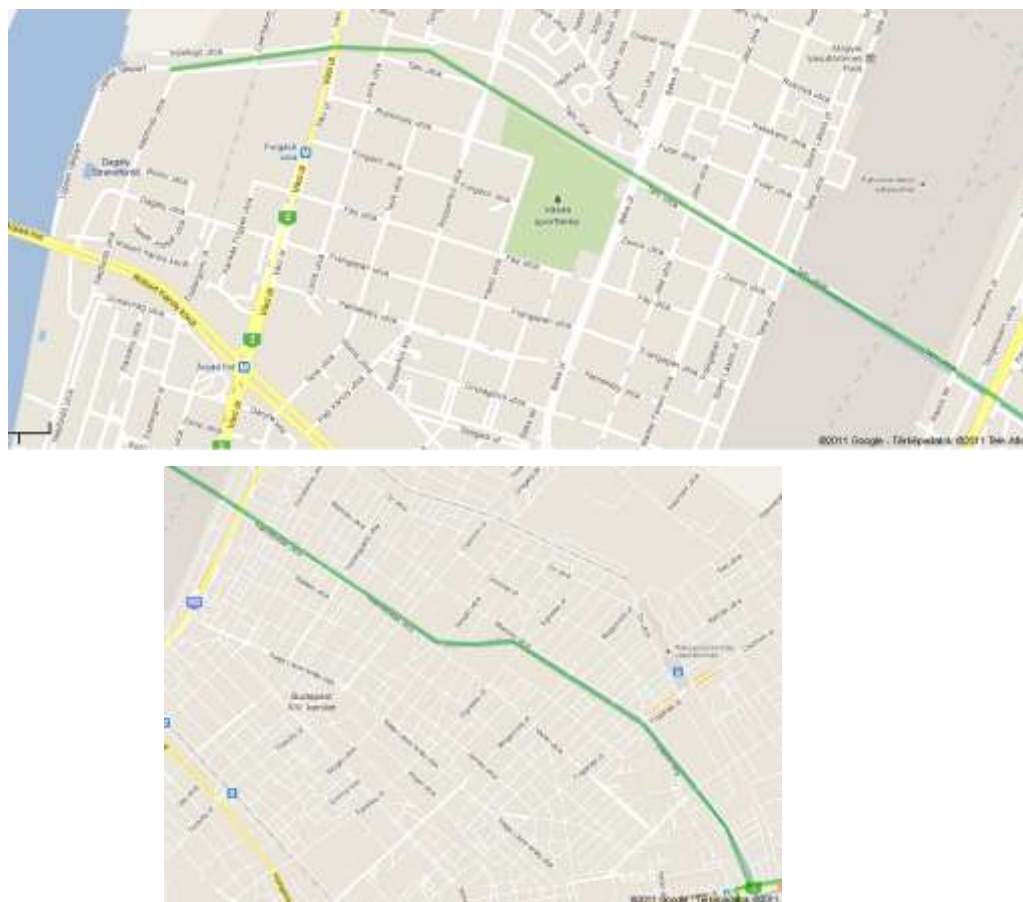
Kerület	Szakaszok	Kiépítettség jellege	Problémák, teendők	Hossz (km)
XIII.	Árpád híd – Népfürdő u. - Váci út	önálló kerékpárút a patak partján	többnyire megfelelő	8,5
	Váci út – Tatai utca	önálló kerékpárút a Lomb utcától, addig közös gyalogos-kerékpárút	Szűk keresztmetszet, korláttal ellátva. Gyalogosok is igénybe veszik. Átvezetések nem akadálymentesek, nincsenek kiépítve.	

XIII. és XIV.	Tatai utca – M3-as autópálya	gyalogos felüljárón át lehet kelni	útjelzés hiánya	
XIV.	M3-as autópálya – Csömöri út	a Rákospatak úton lehet kerékpározni	Piktogramok, táblák hiánya.	
	Csömöri út – Füredi utca	önálló kerékpárút a patak partján	-	
	Füredi utca – Kerepesi út	a Gvadányi utcán lehet kerékpározni	Piktogramok, táblák hiánya.	
X.	Kerepesi út – Váltó utca	Meglévő kerékpárút a Kerepesi út északi felén, illetve a Keresztúri úton.	A közúton történő vezetéssel kapcsolatos két alternatíva megvizsgálása, piktogramok felfestése, kitáblázás, esetleg útszélesítés.	1,1 vagy 1,2 km (verziótól függ)
	Váltó utca – Határhalom utca	Nincs semmilyen közúti létesítmény. Érintetlen zöldterület a patak partján.	Kerékpárút megépítése a patakparton. Az optimális vonalvezetés helyének, az akadályok kikerülési módjainak meghatározása.	4,5
XVII.	Határhalom utca – Cinkotai út	Többnyire nincs közúti létesítmény. A kőbányai szakasznál jobban járható, jelenleg is kitaposott ösvény vezet rajta.	Kerékpárút megépítése a patakparton.	1,9

	Cinkotai út – Rákoscsaba utca	Önálló kerékpárút, átadva 2010. október 16-án.	megfelelő útminőség és jelzésrendszer (példaértékű)	3,2
XVII. - Pécel	Rákoscsaba utca – Pécel, Rákos-patak feletti vasúti híd	Nincs semmilyen közúti létesítmény a patakparton.	Kerékpárút kiépíthetőségének megvizsgálása.	5,5
Pest megye	Pécel külterülte, Isaszeg, Gödöllő	vizsgálendő nyomvonal kiszármazó vagy erdei utakon	3103 - Rákoskeresztúr- Isaszeg-Gödöllő összekötő út; alternatíva ként a patakpart és egyéb kiszármazó utak, és erdei útvonal vizsgálata szükséges	15 km

2.2.1. XIII. és XIV. kerület

Az Árpád hídtól a Kerepesi útig kisebb-nagyobb hiányosságokkal rendelkező és különféle színvonalú létesítmények találhatók. A feladat a problémás szakaszok felülvizsgálata, korrekciója. Javaslatként említhető hiányzó piktogramok felfestése, kitéblázás, a Váci út – Tatai utca szakaszon a jelenlegi kerékpárút felszámolása vagy átalakítása, előbbi esetben a kerékpáros létesítmények áthelyezése.



2.1. ábra A XIII. és XIV. kerületi meglévő létesítmények

2.2.2. X. kerület

A Kerepesi úttól a Váltó utcáig kisforgalmú közutakon vezetendő tovább az útvonal. Kétféle megoldás lehetséges. Az egyik meglévő útvonal kifelé visz a Kerepesi út északi részén, áthalad a vasúti felüljáró alatt, majd az Egyenes utcán átvezetve déli irányban megszakad. Ezt folytatni lehetne a déli oldalon befelé történő továbbvezetéssel, amely után a X. kerületbe a vasúti sínek és a patak keleti oldalán, a kisforgalmú, 30 km/h-s sebességkorlátozású Pilisi utcán keresztül vezetne a kijelölt útvonal. A másik lehetőség a Keresztúri úton meglévő kerékpárút felhasználásával valósulhatna meg. Ennek létesíthető egy leágazása a Halas utca – Rákász utca – Méhes utca útvonalra történő rávezetéssel, majd a vasúti felüljáró alatti áthaladás után a Heves utcán továbbhaladva keresztezné a patakot is, ezután térne rá a Pilisi utcára. Innentől kezdve ezen az egyféle útvonalon javasolt

a továbbvezetés. Az útvonal újra keresztezi a Rákospatakot, a Váltó utcán átkelve rajta. A meglévő létesítményektől eddig a pontig, az útvonal kijelöléséről függően 0,98 vagy 1,22 km-es szakaszon elegendő a piktogramok felfestése, előbbi esetben még 200 m-en járdaszélesítés is szükséges. Mindennek költségigénye minimális.



A Váltó utcai hídtól a Határhalom utcáig tartó szakasz a kerékpárút leghangsúlyosabb megépítendő eleme. A létesítendő kerékpárút a patak mindkét oldalán megépíthető. A Rákospatak utcától kezdődően ezen a szakaszon nincs közvetlenül aszfaltút mellette, így az végig a zöldfelületen keresztül, a patakparton vezetne. Ennek költségigénye az eddigi tapasztalatok szerint kilométerenként 30-40 millió forint, azaz összesen kb. 135-180 millió forint. A kőbányai szakaszon az eddigi tapasztalatok szerint két különleges megoldást igénylő akadály található: egy a XVI. kerületi buszgyárba vezető iparvágány, illetve egy kb. két méter magas töltésű nagyobb átmérőjű vezeték. Mindkét helyszínen töltés szükséges a kerékpárút átvezetéséhez. A patak partja ezt leszámítva mindkét oldalon jelenleg is járható (több minimális forgalmú híd is található útközben, ha esetleg valamilyen okból kifolyólag oldalt kell váltani). Továbbá a Tűzok utca előtt akadályt jelent egy csatorna beömlő nyílása, ez a parttól kb. 10 m-es eltávolodással kikerülhető. A Pilisi utca keleti végétől számított első hídnál folyásirány szerinti bal oldali vezetés javasolt, egy kb. 3 m széles és 2 m mély, kiszélesedő árok miatt.



2.2. ábra A X. kerületi megépítendő kerékpárút (sárga), a kisforgalmú közutak (narancssárga) és a meglévő létesítmények (zöld)



2.3. ábra A Rákospatak menti zöld környezet jelenlegi állapota Kőbányán

A szakasz részletes ismertetése, és a helyi civil szervezetek javaslatai, fényképes illusztrációval az alábbi Google térképen követhető:

<http://maps.google.com/maps/ms?msid=201264714251726671268.00048921b217f8addb18a&msa=0&ll=47.485715,19.207706&spn=0.04472,0.111494>

2.2.3. XVII. kerület és Pécel

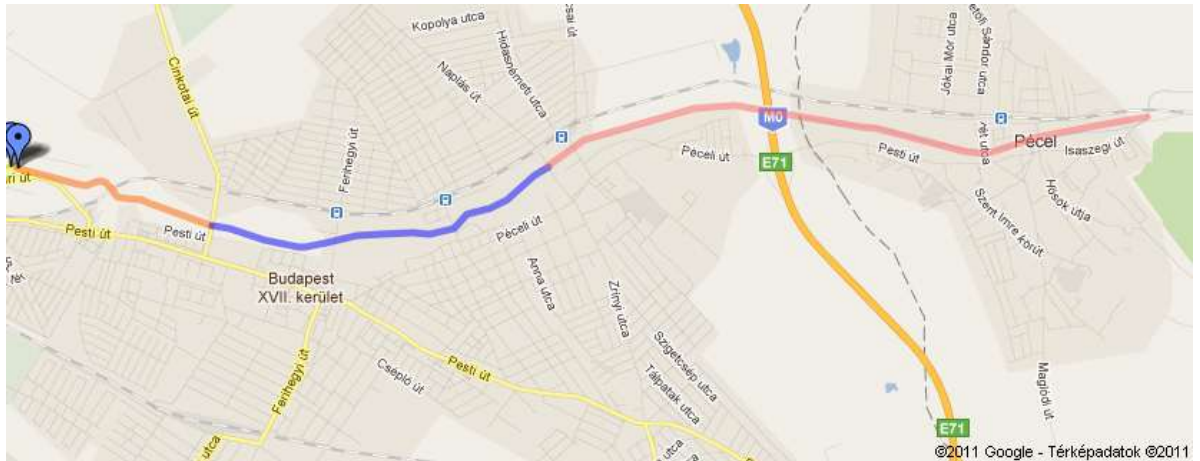
A Határhalom utca – Cinkotai út szakasz többnyire Kőbányához hasonlóan érintetlen zöldterületből áll. A Cinkotai úttól a Rákoscsaba utcáig húzódó patakparti kerékpárút 2010. október 16-án került átadásra, burkolatminősége és kialakítása példaszerű jó.



2.5. ábra Az októberben elkészült Cinkotai út – Rákoscsaba utca szakasz, a Rákoscsaba utca felé

A Rákoscsaba utcától Pécel határáig tartó 5,5 km-es szakasz még feltérképezésre vár. Ez kérdésessé teszi már a nyomvonal kivitelezhetőségét is. A Rákos-patak a városmag határát elérve kettészeli Pécelt, majd az M0-s autópálya keresztezése előtt folyik be Budapest közigazgatási területére. Az egyelőre javasolt kiépítési útvonal szintén a patak mentén lenne. Ráadásul, ha ezt követően sikerül a kerékpárutat egy már meglévő murvás földúttal összekapcsolni, akkor az útvonal egészen Isaszegig nyúlhatna. Az esetlegesen a közeljövőben megvalósuló, a kerékpárút Pécelig történő meghosszabbításával Budapest nagy részéről kerékpárral biztonságosan és könnyen elérhetővé válik a Gödöllői-dombság és

a környék (Dány, Zsámbok, Tóalmás) kisforgalmú közútjai azoknak, akik a környező természeti és kulturális nevezetességeket akarják elérni.



2.4. ábra A XVII. kerületi megépítendő (narancssárga) és átadott (kék) kerékpárút, valamint a megvizsgálandó péceli továbbvezetés (rózsaszín)

3. Teendők összefoglalása

3.1. Tervezési javaslatok

Első teendő egy teljes rehabilitációs projekt részletes megtervezése, a teljes szakasz műszaki felmérésével, amely vizsgálat a várható költségekre, tulajdonviszonyok rendezésére, műtárgyak szükségességére hívja fel a figyelmet, és megalapozza a kerületekkel való együttműködést. A legnagyobb gondot a terület kisajátítása, a bonyolult tulajdonviszonyok rendezése okozhatja. Dönteni szükséges a természetes burkolat, talajstabilizáció lehetőségéről is. A vizsgálat során kell döntést hozni a burkolat anyagáról, szélességéről, valamint természeti értékek védelme és a turizmus okozta terhelés érzékeny egyensúlyáról.

A kisbeavatkozások, illetve egyértelműen adódó nyomvonalak útépitési engedélyezési tervek készítenők. A problémás szakaszokon tanulmánytervet követően készülhet engedélyezési terv.

A kerékpárforgalmi létesítmények műszaki érzékenysége miatt javasoljuk kiviteli terv részletességének megfelelő engedélyezési tervek készítését.

A műszaki tervezés mellett a marketinggel és a tájékoztatással is foglalkozni kell a projekt indításától kezdve.

A kerékpáros útvonalhoz kapcsolódóan szükséges pihenőhelyek, padok, asztalok felállítása, az elsősorban szabadidős célú közlekedési jelleg miatt. Az útvonaljelzést korszerű informatív, térképes és környezeti értékeket is bemutató táblarendszerrel szükséges megtervezni grafikai tervező és ökoturizmusban jártas szakemberek bevonásával.

A tájékoztatást, promóciót elsősorban e kerületek lakosaira kell kihegyezni, de Fővárosi és országos szintű tájékoztatásra is szükség van. Az Önkormányzati Minisztérium Turisztikai Szakállamtitkársága megbízásából 2010-ben készült „Kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája”¹ szerint komplex kerékpáros turisztikai szolgáltatás csomag kidolgozása szükséges a térségre.

¹ <http://www.terport.hu/download.php?ctag=download&docID=8670>

3.2. Egyeztetések

Egyeztetések szükségesek az érintett kerületekkel a nyomvonal tervezés előzményeit és a tulajdonviszonyokat illetően, illetve a projektbe való csatlakozásuk módját illetően.

Komoly civil összefogás működik az érintett területen a Rákospatak revitalizációját illetően, mindezekkel a civil szervezetekkel aktív együttműködés szükséges.

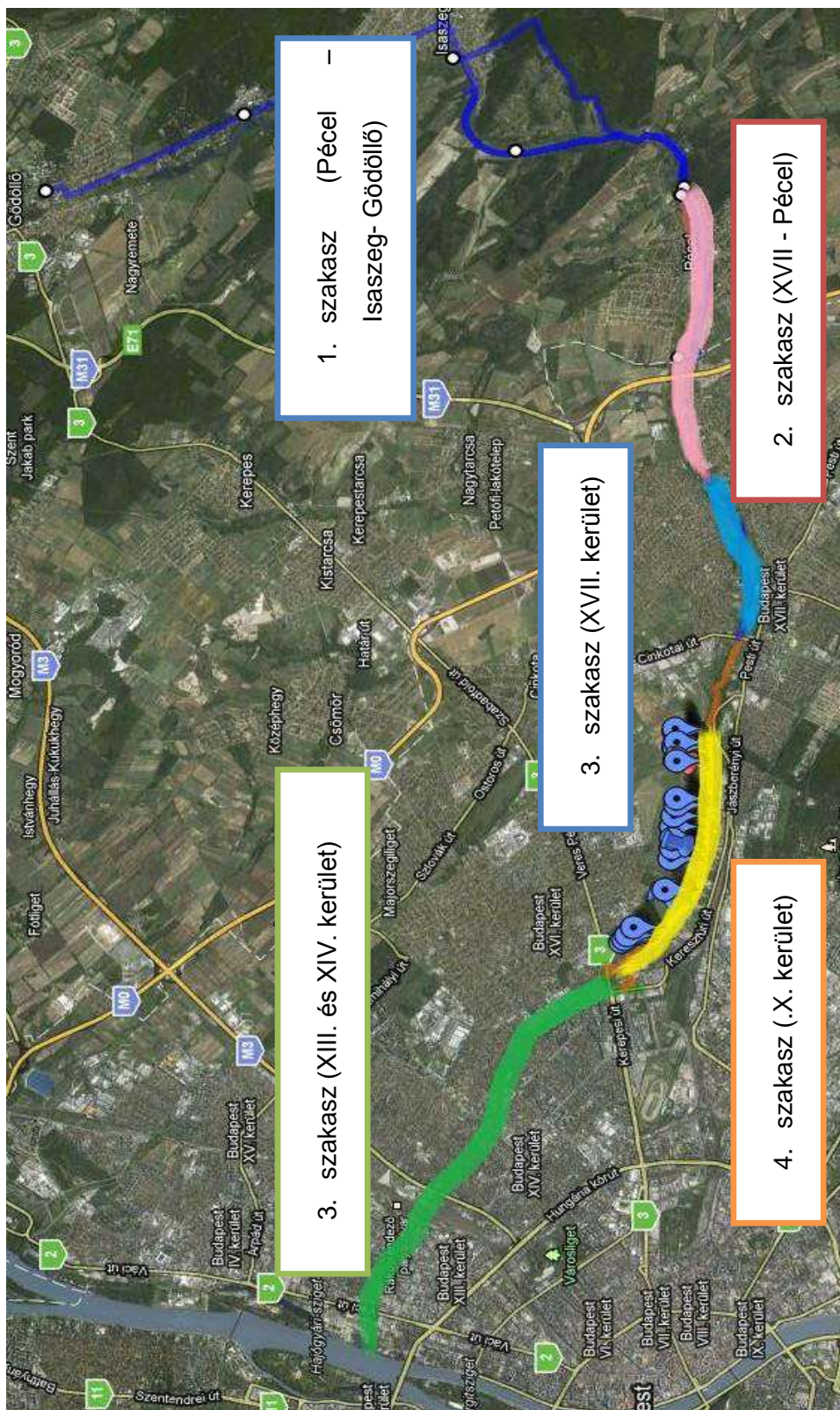
Például:

- Rákospatak Kerékpáros Sport és Szabadidő Egyesület
- Magyar Kerékpárosklub Kelet-Pesti szervezete
- Ökotárs Alapítvány - Zöldutak program

3.3. Finanszírozás

Saját források bevonásán túl fel kell kutatni az Európai uniós forrásokat, az érintett kerületek, a Fővárosi Közgyűlés és ezen keresztül a Kormány segítségét kell kérni, mivel egy több kerületen átnyúló és majdnem félmillió embert érintő beruházásról van szó.

Sza- kasz	Kerület	Feladat	Hossz	Tervezési költség becslése	Kivitelezési költség becslése
1.	XIII. és XVI.	Forgalomtechnikai felülvizsgálat, kisebb építései beavatkozások	8,5 km (1-2 km-en szélesítés)		
2.	X.	Tanulmánytervi vizsgálat után, engedélyezési szintű tervet kell készíteni, és műtárgyak tervét	5,7 km (4,5 km önálló kerékpárút)		
3.	XVII.	Kerékpárút engedélyezési tervet kell készíteni	1,9 km		
4.	Pécel	Tanulmánytervi vizsgálat után, engedélyezési szintű tervet kell készíteni	5,5 km		
5.	Isaszeg - Gödöllő	Kisforgalmú és erdei útvonal vizsgálata	15 km		



3.1. ábra Tervezési szakaszok

4. Források

[Javaslat a Kőbányai Önkormányzat részére a Rákospatak mentén kiépítendő kerékpárúttal kapcsolatban](#) (Magyar Kerékpárosklub, Budapest, 2010)

[A KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010-2015](#) 

2010. január. Készítette az Önkormányzati Minisztérium Turisztikai Szakállamtitkársága megbízásából az EconoConsult Kft. és a COWI Magyarország Kft.

Térképek, fényképek

- 2.1; 2.2; 2.4: [Rákospatak felmérése \(X. ker.\)](#) (Google Maps)
- 2.3:
<https://picasaweb.google.com/mkkpest/RakosPatakBejaras#5334282297281265714>
(a Magyar Kerékpárosklub kelet-pesti területi szervezetének képei, Picasaweb:
<https://picasaweb.google.com/mkkpest/RakosPatakBejaras>)
- 2.5: [Rákospatak menti kerékpárút a Rákoscscaba utca felé nézve](#) (Panoramio)

Budapest Főváros, X kerület, Kőbányai Önkormányzat
Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság

Marksteinné Molnár Julianna
bizottsági elnök
részére

2011. szeptember 28.

1102 Budapest
Szent László tér 29.

Tárgy:
Rákos-patak menti kerékpárút tervezete

Tisztelt Elnök Asszony!

Ezúton is szeretném megköszönni, hogy a Hivatal – mint ahogy más korábbi, hasonló fejlesztéseknél is megtette – meghallgatja a véleményét a kerületben és annak közelében aktívan tevékenykedő kerékpáros civil szervezeteknek.

Jelen civil szakmai véleményt, mint a X. kerületben aktív kerékpáros szervezet, a Kőbányai Torna Club Sportegyesület kerékpáros szakosztálya adjuk, egyeztetve a Magyar Kerékpárosklub Kelet-Pesti szervezetével és a Rákosmente Kerékpáros Sport és Szabadidő Egyesülettel.

Nagy örömmel olvastuk a Budapesti Közlekedési Központ Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kiépítésének koncepcióját. Véleményünk szerint ez a fejlesztés az ökoturisztikai jelentősége mellett a mindennapi kerékpáros közlekedést, a munkába járást is segítheti az érintet kerületek között, ezáltal több célt is megvalósít. A Rákos-patak mentén az elmúlt években – mintaértékű színvonalon - már megépült szakaszok általunk is tapasztalt napi kihasználtsága is mutatja, hogy mekkora igény van az itt élők részéről a hasonló, minőségi módon megvalósuló fejlesztésekre.

A mellett, hogy messzemenőig támogatjuk a kerékpárút alapkoncepcióját, szükségesnek tartjuk, hogy a tervezés további fázisaiba is vonjanak be minket, annak érdekében, hogy az esetleges javaslatainkat, változtatási kérésinket a kivitelezés megkezdése előtt figyelembe tudják venni. Az átküldött nyomvonal terv google-mapson történő lekötése során számunkra nem érthető okból a nyomvonal kétszer keresztezi a patakot. Mint helyismerettel rendelkezők, a konkrét nyomvonal kialakításában is szívesen nyújtunk segítséget.

A Rákos-patak menti kerékpárút tervezett nyomvonalát a levelünkhöz mellékelte térképre (3. oldal) rávetítve jól látható, hogy az útvonal Budapest X. kerületi szakasza lényegben lakatlan területeken halad. Ez egyrészt vonzó, mert nyugodt, békés kirándulásra kiválóan alkalmas az útvonal, másrészt hátrányt is jelent, mert Kőbánya sűrűn lakott területei és a Rákos patak között közvetlen, kerékpáros összeköttetés nincs vagy csak nagyon nehezen megközelíthető – ez alól csak Felsőrákos családi házas utcái kivételek.

A fentiek miatt a kőbányaiak (vagy akár a kispestiék) részére akkor válna használhatóvá a Rákos-patak menti kerékpárút, ha megvalósulna legalább egy, kerékpárral biztonságban használható észak-dél irányú rákötés. A mellékelte térképen javaslunk is egy útvonalat, amelynek jelentős része kis forgalmú, kerékpáros közlekedésre kiválóan alkalmas utca. Egyes szakaszain a forgalmasabb kereszteződéseknel (pl. Keresztúri út) vagy a már meglévő gyalogos vasúti hídra való fel és lehajtásnál szükségesek kisebb mértékű beruházások, de többnyire kitáblázással biztonságban el lehet jutni Kőbánya közepéig, az Óhegy parkig. Az Óhegy parkot már jelenleg is több irányból meg lehet közelíteni kerékpárral, vagyis, ezáltal a kőbányai bringaut hálózathoz csatlakozna a Rákos-patak menti kerékpárút.

(Ehhez a projecthez közvetlenül nem kapcsolódik, de érdemes a térképre pillantva megnézni, hogy a jövőben célszerű kőbányai kerékpáros fejlesztés lehet a már meglévő Kőér utcai kerékpárút folytatása a vasúti átkelőtől az Óhegy utcáig. Így közvetlen összeköttetés jön létre a Határ úti metró állomástól egészen az Óhegy parkon át a Rákos patakig.)

A javasolt kőbányai csatlakozási útvonal leírása:

1. A csatlakozási pont a Rákos-patak menti kerékpárúthoz a Rákosvölgyi utcánál javasolt.
2. A Rákosvölgyi utca jelenlegi formájában és jelenlegi forgalom mellett kiválóan alkalmas a javasolt kerékpáros útvonalnak.
3. A Keresztúri úton egy kb. 40-50 méteres szakaszon a meglévő járdán, de inkább mellette létesített kerékpárúton lehet eljutni egy jelzőlámpával védett gyalogátkelőig. A gyalogátkelő mellett érdemes kialakítani a kerékpáros nyomvonalat.
4. Az úton átkelve a „Kis-Mávtelep” jelöletlen utcába vezet a nyomvonal: kb. 40 méteres szakaszon aszfalt utca, majd balra fordulva 300 hosszú, murvás vagy leromlott állapotú bazaltkockás útszakasz következik, amin el lehet jutni a Tárna utcához vezető gyalogos vasúti átjáróig. Ez a 300 méteres szakasz az egyedüli, ahol szükséges vagy javasolt szilárd burkolatú út építése.
5. A domborzati viszonyoknak köszönhetően a gyalogos hídra való felhajtásnál nincsenek lépcsők, a híd kerékpárral használható. Jelen állapotában a híd fenntartója - motorkerékpárok felhajtásának megakadályozására – korlátokat helyezett el, ami a kerékpáros közlekedést is akadályozza. Az általunk tapasztalt, csekély mértékű gyalogos forgalom miatt a hidat alkalmasnak tartjuk arra, hogy kerékpárosok közlekedését is kiszolgálja.
6. A hírről való lehajtás után (jelenleg itt is fémkorlátok akadályozzák a kerékpárosokat) a Tárna utca megfelelő minőségű bazaltkockás burkolatán jutunk el a Jászberényi útig.
7. A Jászberényi úton való átkelés a jelentős autósforgalom miatt jelenleg balesetveszélyes, amennyiben az megoldható, akkor ide egy, a Keresztúri úti átkeléshez hasonló, közös gyalogos-kerékpáros lámpás jelzőlámpa telepítését javasoljuk. De kellő körültekintéssel, jelzőlámpa nélkül is át lehet kelni a Jászberényi úton.
8. A Jászberényi úton történő átkelés után a Tárna utcáról egyből jobbra fordulunk, az Algyógyi utcán. Ez egy kis forgalmú utca, csak táblázás szükséges (javasolt kerékpáros útvonal).
9. Az Algyógyi utca végén egy jobb-bal kanyarkombináció után, az Olaj utcán érjük el a Maglódi utat. A Maglódi úton a 61-es villamos vonalát is keresszük, és a Maglódi utat is (nagy forgalmú út).
10. A kereszteződés után részben bezárt gyártelepek előtt, kis forgalmú úton haladunk a Sörgyár utcáig.
11. A Sörgyár utcán (szintén kis forgalmú út) jobbra kanyarodunk.
12. A Sörgyár utcáról az első kereszteződésnél balra kanyarodunk, a Téglavető utcára (kis forgalmú út).
13. A Téglavető utcán a Mádi és a Harmat utca keresztezése után érkezünk meg a Dér utcára, az Óhegy parkhoz. Itt az Óhegy parkba való behajtást alacsony járdaszívet is segíti.
14. Az Óhegy parkon keresztül csatlakozhatunk a többi, már meglévő kőbányai kerékpárúthoz.

A fentiekben javasolt útvonal – a forgalmas utakon való átkelésektől eltekintve – csendes kis utcákon vezet, ahol akár kisgyermekes családok vagy idősebbek is biztonságosan közlekedhetnek kerékpárral.

Amint a fentiekben is kifejtettem, akár ezzel az úttal, akár más kerékpáros fejlesztéssel kapcsolatban a jövőben is szívesen állunk rendelkezésre.

Köszönettel:



Eisenkrammer Károly
Kőbányai Torna Club

