

Címzett: Tőkés Balázs
Innovációs munkatárs, BKK

Tárgy: Orczy tér tanulmány

Tisztelt Tőkés Balázs!

A Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja az alábbi észrevételeket tette a tanulmánnyal kapcsolatban.

Általános:

Jó megoldások születtek, koncepciójában nagyon jó terv született - ismerve a hely kötöttségeit. A terv alapvetően jó szolgáltatási színvonalon biztosítja a kerékpáros kapcsolatokat valamennyi irányban.

Ütemezés:

A műszaki leírásban a tervlapoktól eltérően a kerékpárosbarát beavatkozások elodázását javasolja a terv, amivel nem értünk egyet. Nem érthető, hogy miért beszél a terv sehonnan sehová vezető létesítményekről, hiszen a tervezett beavatkozások a meglévő, ma is kerékpárral járható közúthálózatot teszik még jobban kerékpározhatóvá. A kitétel így nem értelmezhető, továbbá a későbbiekben pont az Orczy tér lehet a hiányzó elem, melynek megvalósítása a későbbiekben csak többlet költségekkel valósítható meg.

Az Orczy téren tervezett kialakítást a lent javasolt korrekciókkal szükséges az első ütemben megvalósítani.

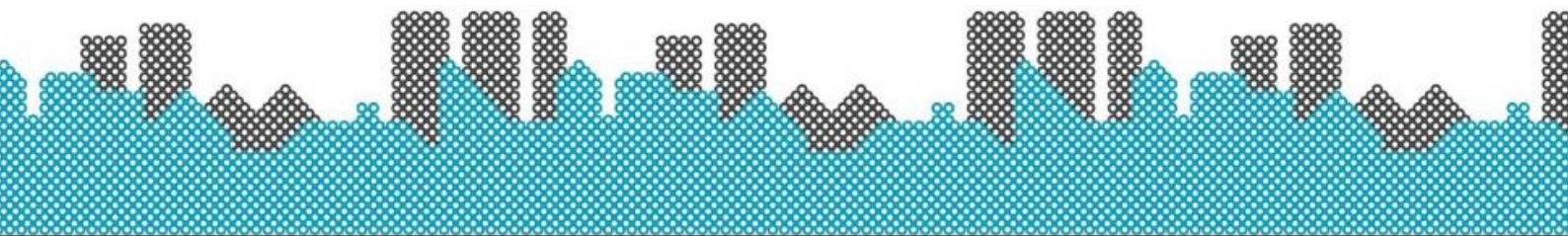
Javaslatok:

Forgalombiztonság szempontjából kritikus pontok:

1. Baross utca - Kőbányai út kerékpársáv nyomvonala:

A kerékpársáv olyan íven van, melyet a gépjárművek a lendületesebb haladás érdekében igénybevehetnek. Probléma továbbá a villamospálya kisszögű keresztezése.

Javaslat: a kerékpársáv kismértékű letörése az Orczy házak felé a legelső kerékpáros jelzőlámpától. A letörés javítja a villamospálya keresztezésének szögét is kismértékben, illetve az ívben a kerékpáros és gépjármű forgalom távolabb kerülnek egymástól.



2. Orczy út - Fiumei út kerékpáros átvezetés:

A villamospálya keresztezésénél a nagyobb szögű megvezetés támogatandó. Javasoljuk azonban a túloldali szegélyszüllyesztés szélesebbre vételét és a kandalábert kerülő ellenívben nyombővítés alkalmazását. A Kőbányai úti (hosszú) sziget végénél a forgalom elől elzárt területet elhagyni javasoljuk, kerékpárral ugyanis itt fognak jobbra fordulni.

3. Villamospályák kialakítása:

Budapesten számos helyen tapasztalható, hogy a villamos pályasínek túlzottan kilógnak a burkolat síkjából, ami balesetveszélyes, kényelmetlen. A keresztezési pontokon különösen fontos olyan pályaszerkezet alkalmazása, ahol a sínkorona nem lóg a burkolat szintje fölé.

Kerékpáros hálózati szempontok és javaslatok:

1. Kőbányai úti létesítmény:

A forgalomtechnikai tervezési határt az engedélyezési erv készítésénél javasoljuk az első gyalogos átkelőhelyig kitolni, ahol az irányhelyes kerékpársávnak és a meglévő kétirányú kerékpárútnak a kapcsolata megadható. Ekkor a kerékpárút belső szakasza egyirányúsítható a tanulmányterv 1. ütemű változata szerint.

2. Dobozi utca kétirányú kerékpározhatósága:

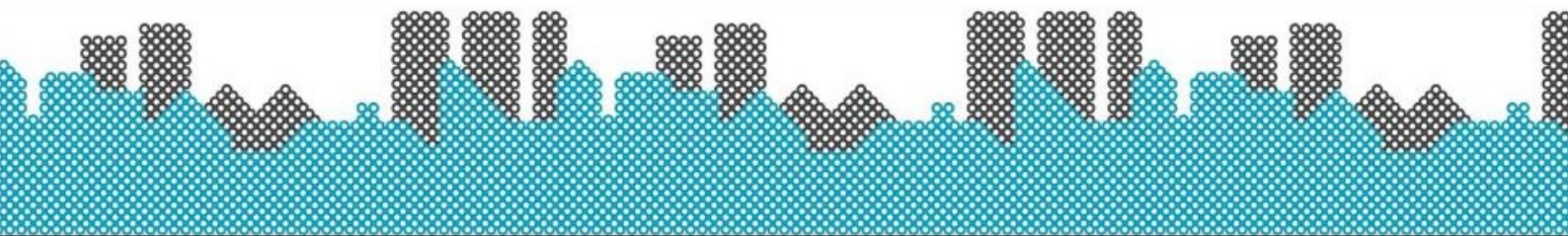
A Dobozi utca kétirányú kerékpározhatósága különösen fontos abban az esetben, ha a Fiumei út teljes hosszában a kétoldali kerékpárosbarát infrastruktúra kialakítása rövidtávon nem várható. A Magdolna utcához csatlakozó kétirányú kerékpárút szakaszhoz való csatlakozás érdekében is szükséges ennek a megvalósítása.

A Dobozi utca forgalomcsillapítása elengedhetetlen, javasolt legalább a ki- és bejárat pontokon forgalomcsillapító küszöbök építése.

Korrekciós javaslatok:

1. Kőbányai út - Fiumei út jobbos irány:

Javasoljuk, hogy a tervezett járdasziget átvágásával - hasonlóan a mai jobbos sávhoz - legyen kerékpáros kiválási lehetőség (kismértékben a villamospályára fordítva). Ekkor a jobbra forduló kerékpárosok és gépjárművek rövidebb ideig tartózkodnak közös felületen. Ehhez az íves járdaszakasz beljebb tolása és a szegély mentén az egyirányú kerékpárút korábbi elindítása szükséges.



2. Salgótarjáni utca, jelzőlámpák:

A Salgótarjáni utcát keresztező szakaszon is önálló kerékpáros jelzők kihelyezését tartjuk szükségesnek az egységes kialakítás és a kerékpározás járműjelzővel való szabályozása érdekében.

3. Kocsiszín előtti kerékpárút szakasz:

A Dobozi utcához csatlakozó torkolatban a szegély lekerekítése szükséges a kerékpárúthoz is.

A Bubi gyűjtőállomás és a villamosmegálló között keskeny járda építése szükséges a kerékpárút mentén.

4. Orczy tér - Orczy út, kerékpárút kerékpársávba mentése:

Az inflexiós ívben javasoljuk nyombővítés alkalmazását (kb. 2 m széles íves kerékpárút kialakítását).

5. Orczy út - Kőbányai út kerékpáros irány:

A korábbi állapothoz képest a kiválás geometriája lényegesen jobb lett. Javasoljuk megvizsgálni, hogy a kerékpársávból a Kőbányai út felé egyenesen kerékpárút vezessen a Kőbányai út felé. Ekkor a balra forduló gépjárművek és a szemből érkező, jobbra forduló kerékpárosok az Orczy úti csomópontban nem kerülnek konfliktusba egymással.

6. Három kerékpáros jelző egymás után a Baross utcán (Orczy téri osztályozó):

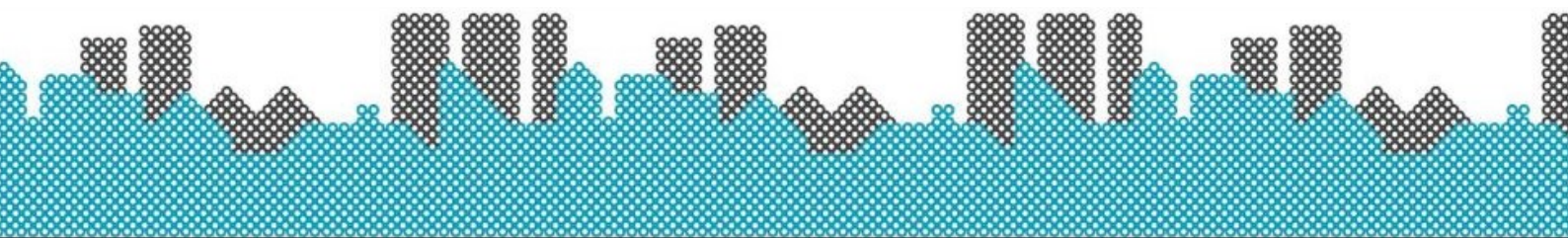
Javasoljuk az egyik, az Orczy út szegélyénél található kerékpáros jelzőlámpa elhagyását. A kerékpáros átvezetés előtt elhelyezett kerékpáros jelző elegendő második megállási lehetőségnek.

7. Lujza utca torkolata:

A Lujza utca felé közlekedő gépjárművek jelenleg lassítás és bármilyen biztosítás nélkül vághatnak át a Baross utca járdájának vonalán. Ennek korlátozása mindenképpen szükséges. A járda átvezetését a járda szintjére emelve javasoljuk kialakítani forgalomcsillapító küszöbként, a járda folytonosságának biztosításával. (A Lujza utca mellékutca, forgalomcsillapítása amúgy is indokolt.)

8. Baross utca szervizutas szakasza:

A szervizút menti épületek elől a személyszállítás a főpályáról történhet (a szervizút szélessége jelenleg nem elegendő, a tervezett állapotban a személyszállító jármű fordulása problémás).



Javasoljuk a főpályához járdaszakaszok kialakítását, ahol a szemétszállítás lebonyolítható.

További javaslat:

Meg kellene vizsgálni, hogy lehetséges olyan fáziskiosztás, hogy az egyenes irányú kerékpársáv (Kőbányai - Baross utca) tiltásban legyen a jobbos (Kőbányai - Fiumei) iránnyal. Ekkor a kerékpársáv a jobb oldalra kerülhetne, összevonható lenne a jobbra kanyarodó kerékpáros iránnyal (azaz a jobbos irány a szigetre kitérhetne a csomópont előtt és kaphatna átvezetést), illetve a balra forduló kerékpáros iránynak is csak közvetlenül a jelzőlámpa előtt kéne a járdára térnie, hogy az átvezetés elé álljon. Ez a megoldás a kerékpáros közlekedők számára lényegesen magasabb komfortérzetet biztosíthatna. (A tervlapon szereplő megoldás természetesen korrekt és elfogadható, azonban javasoljuk megvizsgálni ennek a lehetőségét.)

2017. február 14.

Üdvözlettel:

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

