

Címzett: Tőkés Balázs
Innovációs munkatárs, BKK

Tárgy: Orczy tér bírálati egyesített engedélyezési és kiviteli tervek

Tisztelt Tőkés Balázs!

A Magyar Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportja az Orczy tér bírálati tervével kapcsolatban a következő észrevételeket teszi:

Általános:

Általánosságban elmondható, hogy magas színvonalú tervek készültek.

A tervet szükséges összehangolni a Baross utcai kerékpársáv meglévő terveivel.

A volt pályaudvaron és mellette a terület fejlesztést tervez, ehhez kész szabályozási tervek vannak. A Salgótarjáni utca később várható meghosszabbítása miatt érdemes, átgondolni, előkészíteni a kerékpárforgalmi kapcsolatokat.

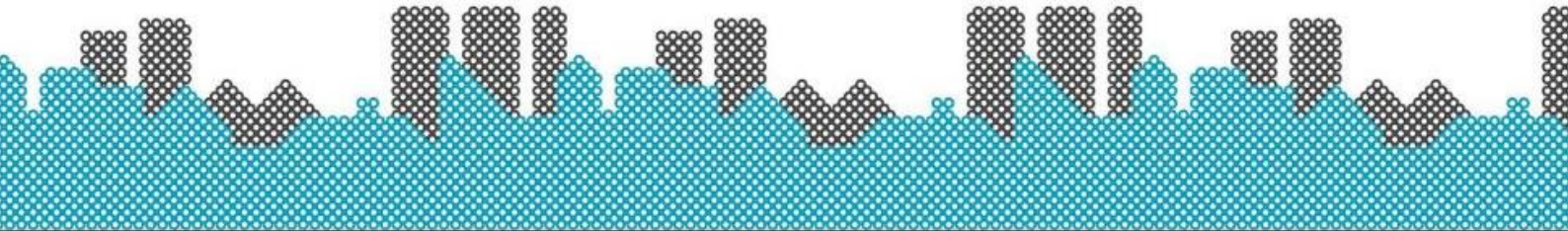
Forgalomtechnika:

A Dobozi utca - Magdolna utca csomópont elsőbbségi szabályozása nem teljes, a kerékpárral kétirányú Dobozi utcán nincs tábla.

Jelzőlámpák: A forgalomtechnikai terven és a szabályozástechnikai terven eltérő jelölések találhatóak (legkomolyabb eltérés a Teleki téri átvezetés helyében van). Mindenhol a forgalomtechnikai terv szerinti állapotot tartjuk megfelelőnek. (A forgalomtechnikai terv szerint mindenhol önálló kerékpáros jelzőlámpák legyenek.)

Kőbányai úti kerékpársávot a szegély mellé javasoljuk helyezni, mivel váltott fázisban kapnak zöldet. Ezzel egy kerékpár-gépjármű fonódás kiejthető, ami forgalombiztonság szempontjából is jobb, de a kerékpározók komfortja szempontjából különösen. E mellett szól az is, hogy az Orczy út felől közvetetten balra fordulók a terv szerint sávok közötti közvetett felállót kapnának és a konzolos jelzőlámpát kéne nézniük, amit nehezebben látnak. A közvetett felálló egy szegély menti kerékpáros jelző előtti megállással megoldható, akár a zebra és a csomópont között is.

Az Orczy úti kerékpársáv kezdete a fakivágás elkerülése miatt kezdődne később.



Ugyanakkor ennek a kialakítása (akár egyirányú kerékpárútként) is fakivágással jár a későbbiekben. Amennyiben itt kerékpársáv nem valósul meg, célszerű lenne legalább szélesebb külső sávot kijelölni ezen a szakaszon - erre lehetőség van.

A Baross utcán a közös busz-kerékpársáv a Budapesten már megszokott 5 m vonal - 1 m köz terelővonallal javasoljuk elválasztani a mellette lévő sávtól, ami vizuálisan jobban elkülönül.

Az Orczy tér 2 sz. előtti garázsbehajtó ma a járda szintjén található. A terven nem egyértelmű, hogy ez így marad-e a vastagon jelzett szegélyek alapján. A járdaszintű vezetés volna az ideális, a kerékpársáv ezen a szakaszon még lehetne a járda magasságában (gépjármű felhajtó döntött szegélyen, kapubeálló szegélyelemen).

A Kőbányai úttal párhuzamos gyalogátkelő a szegély mentén fut, ami több szempontból hátrányos. A gyalogosokat mindkét végén kifelé való mozgásra kényszeríti (a Kőbányai úti járda is beljebb van, a Kőbányai útról balra fordulóknak pedig a buszsáv után nincs "menekülési helyük", ami egy balra fordulás közbeni gyorsításkor veszélyes lehet. Célszerű lehet a gyalogátkelő elmozdítása kb. 6 m-rel az Orczy út felé, akár annak az árán is, ha a háromszög sziget a gyalogátkelőt csak "árnyékolja". (Abban az esetben, ha a megállóhely miatt a gyalogátkelőt helyben kell hagyni, javasolható az átkelő kivételes, bajonettes kialakítása a forgalombiztonság érdekében - a megálló oldali gyalogátkelő tervezett helyen hagyása, oldalirányú mozgás biztosítása a középszigeten.)

Diószegi utca torkolatában a keresztmetszet bő, lehetővé teszi legalább egy csomóponti kerékpársáv kijelölését. A Fiumei úti nyomvonal elmaradása miatt különösen fontos. Javasoljuk csomóponti kerékpársáv, előretolt kerékpáros felállóhely kialakítását.

A Csobánc utcát és az Erdélyi utcát javasoljuk megnyitni a kétirányú kerékpárforgalom számára.

A Fiumei úti szervízút kétirányúsítását javasoljuk a Dologház utcáig megvalósítani.

2019. február 04.

Üdvözlettel:

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

