

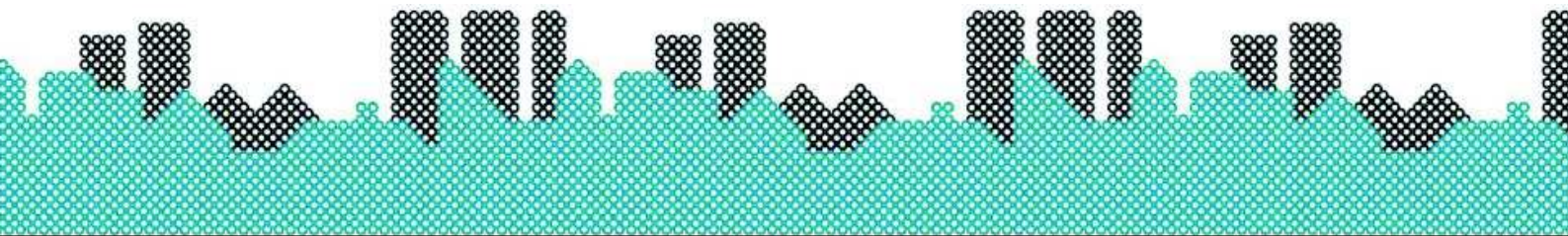
Címzett: Tőkés Balázs
Innovációs munkatárs - BKK

Tárgy: Agora forgalomtechnika

A Magyar Kerékpárosklub az Agora irodaépület tervezés alatt álló forgalomtechnikai helyszínrajzával kapcsolatban az alábbi észrevételeket teszi:

A Róbert Károly körút jelen állapotában kedvezőtlen a gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjából. Erős elválasztó hatással van a környező városrészekre, mert a geometriai kialakítása magasabb sebességű gépjárműforgalomra lett tervezve, széles keresztmetszetek, szintkülönbségek, gyalogos szemmel nagy távolságok jellemzik. E mellett kiváló tömegközlekedési kapcsolatokkal rendelkezik az Árpád híd metrómegálló és a villamosok révén. A megállókból jellemzően aluljárókon keresztül lehet közlekedni, a fent említett geometriai adottságok miatt ez nehézkes, barátságtalan. Elmondható, hogy a Róbert Károly körút környezete a jó tömegközlekedési kapcsolatok ellenére is inkább a gépjárműforgalmat ösztönzi, a védtelen közlekedők számára nem vonzó, tartósabb időtöltésre alkalmatlan városi tér.

A tervezett beavatkozások sajnos tovább rontják a gyalogos és kerékpáros közlekedők komfortját, kitérőket okoznak, stresszesebb forgalmi szituációkba kényszerítik a nem gépjárművel érkező embereket. Úgy gondoljuk, hogy a város ezen pontján, közvetlenül metró megálló mellett egy nagymértékű forgalmat generáló létesítmény tervezésekor mindent meg kell tenni, hogy az épület ne terhelje a város közúthálózatát, ne bátorítson gépjárműhasználatra, hiszen a város legnagyobb részéhez képest kedvező helyzetben van a közösségi közlekedés szempontjából. Ehhez gyalogosok számára is vonzó környezet szükséges, és nem csak az épület megközelítéséhez, hanem a környéken játszódó egyéb mozgásokhoz is. A terv az épület gépjárművel való megközelítésének rendeli alá az épület környezetét, a csúcsidőszaki torlódásokat szükségszerűnek, és nem pedig elkerülendőnek tekintve. A telek pozíciója és a beruházás léptéke is felelősséget ró a beruházóra, mert egy ilyen sok embert befogadó munkahely hatással lesz a város közlekedésére, ezáltal a városlakók hétköznapijaira, közlekedési módválasztására, egészségére.



Amellett, hogy a fenti okokból nem tartjuk jó megoldásnak a tervezett körforgalmakat, az alábbi megoldások alkalmazásával lehet mérsékelni a védtelen közlekedők komfortjának romlását:

- Valamennyi érintett utcában legyen 30 km/h a legnagyobb megengedett sebesség.

- A kerékpárút és a gyalogút kis kitéréssel ugyan, de egy kellemes vonalvezetésű könnyedebb szerkezetű műtárgyon fusson végig.

[http://www.dac.dk/Images/img/1920x1200M/\(50711\)/50711/cykelslangen-06.jpg](http://www.dac.dk/Images/img/1920x1200M/(50711)/50711/cykelslangen-06.jpg)

- Ha önálló kerékpárút fut körbe, akkor mindenütt a kerékpárút legyen a körpálya felől, ne a gyalogos átvezetés. Ez semmiképpen ne keveredjen.

- Esztergomi útról észak felől ez a geometria nem járul hozzá, hogy kerékpárral a kerékpárutat használják. Ugyanígy észak felé sem. Elsősorban az északi megnyújtás tört geometriája és a sarkos csatlakozások zavaróak.

- Az Esztergomi út kerékpárosbaráttá tétele a Dagály utcáig (illetve annak megtartása) legyen feladat.

- Váci útról Déryné jobbra kanyarodást kerékpárral lehetővé kéne tenni, kb. 3 m sugarú lekerekítéssel és kiegészítéssel.

- Javasoljuk, hogy a terv a döntéselőkészítő tanulmánynak megfelelően a Váci úti kerékpársávot vegye figyelembe, még ha nem is valósítja meg.

- A Visegrádi utcánál a kötelez haladási irány kerékpáros kiegészítéseket pótolni szükséges.

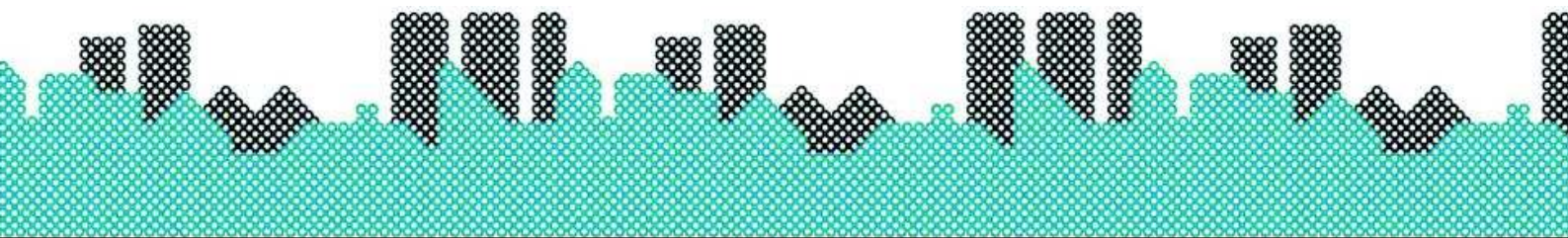
- Az Esztergomi utat keresztező kerékpárútnál a hajtúkanyar nem használható jól. Javasoljuk, hogy az egyenes irány enyhe kitérítést kapjon jobbra, a balra forduló pedig egy szélesedésben várakozhatnak. Esetleg a bal oldalon egy rövid keskeny sziget elhelyezhető. (Az átvezetés kockázását a kerékpársáv szélességében meg kellene szüntetni, elvégre a kerékpársávval egyenrangúak.) A javaslatról készült rajzot mellékeljük.

- Ugyanitt a kerékpáros átvezetéshez szükséges gyalogos is (nem feltétlenül zebrával).

- LPÖ bejáratánál is forgalomcsillapító küszöb legyen, mely a járda átvezetését is biztosítja. (Dunavirág utcától kissé délre)

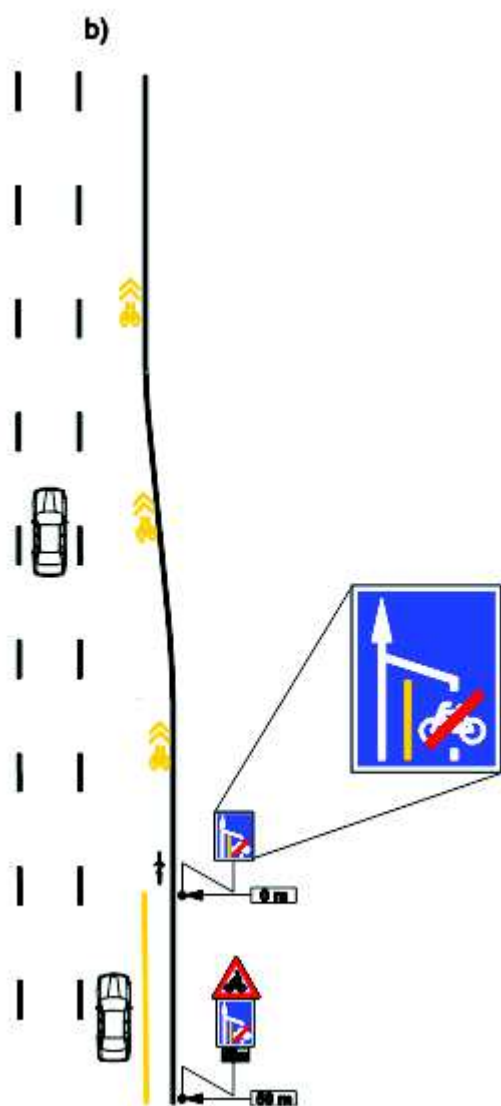
- Párkány utcáról lehessen kerékpárral balra fordulni, illetve az Esztergomiról a Párkányra balra fordulni. Középen egy keskeny, akár kiskockaköves területet javaslok.

- A piskóta körforgalom szűkületénél gyalogos átkelési pont fog létrejönni. Itt javaslom



gyalogos átkelési pont kialakítását megfelelő forgalomtechnikával, akár forgalomcsillapító küszöbön. Ez magával vonja, hogy nem körforgalmat, hanem egyirányú utat kell kijelölni.

- Kerékpársáv végénél a kidobányilas megoldás nem működőképes. Külön probléma, hogy akkor szűnik meg a kerékpársáv rendre, ahol már közvetlenül a szűkület is található, így koncentrálna egy pontba a konfliktusokat. Az UME másik megoldását javaslom, ahol a kerékpársáv a széles szakaszon fog el, majd két-három kerékpáros nyommal integrálódik a forgalomba. Ez a gyakorlatnak is megfelelőbb megoldás.



- Az Árboc utcába a Déryné köz felől kerékpárral érkezve nem komfortos, hogy ki kell sorolni egy sávot, és nem is egyértelmű, hogy az a "normál" haladási irány (gépjárművel sem). A Váci útról ide kanyarodóknak ugyan ott az EAK és a 30-as tábla, de a széles (7 méter!) útpálya nem ösztönzi az elsőbbségadást. A Déryné köz végén a kitérítés felesleges, a jobbos sáv bal oldaláról át lehetne vinni a kerékpárt. Ennek az az előnye, hogy nincs felesleges járdára vezetés, illetve a jobbos sávval nem volna tiltásban ez az irány.

- Esztergomi utca folytatása a Dagály utca felé a VEKOP projekt része. Ha az AGORA tervezési határa 50 méterre északra van a körforgalomtól, akkor az itteni műszaki tartalomnak illeszkednie kellene ahhoz, amit a VEKOP-ban terveznek.

- Az Esztergomi utca közúti alagútjában biztonsági sávval védett kerékpársáv szükséges a rossz látási viszonyok és a szegélyező falak miatt.

A piskóta körforgalomhoz készített rajzokat mellékeljük és az alábbi javaslatokat tesszük:

Támogatnánk, hogy egy koppenhágai típusú kerékpársáv fusson körbe: [térkép](#)

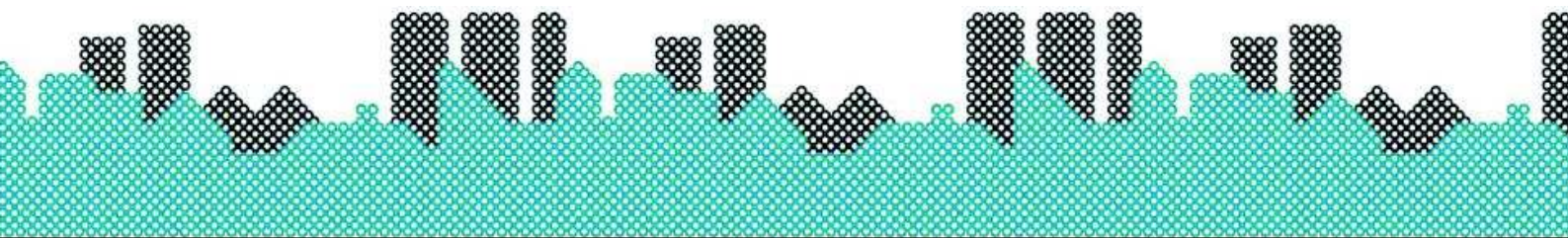
Ez a megoldás úgy működőképes, ha a gépjárművek számára nem lehetséges a nagysebességű ráfordulás. Ehhez az útpályát a lehető legszűkebbre kell venni és a szükséges szélességet a járható gyűrűn kell pótolni. Ezt mindenképpen javasoljuk az irreális körpályaszélességek csökkentésére, általánosságban is.

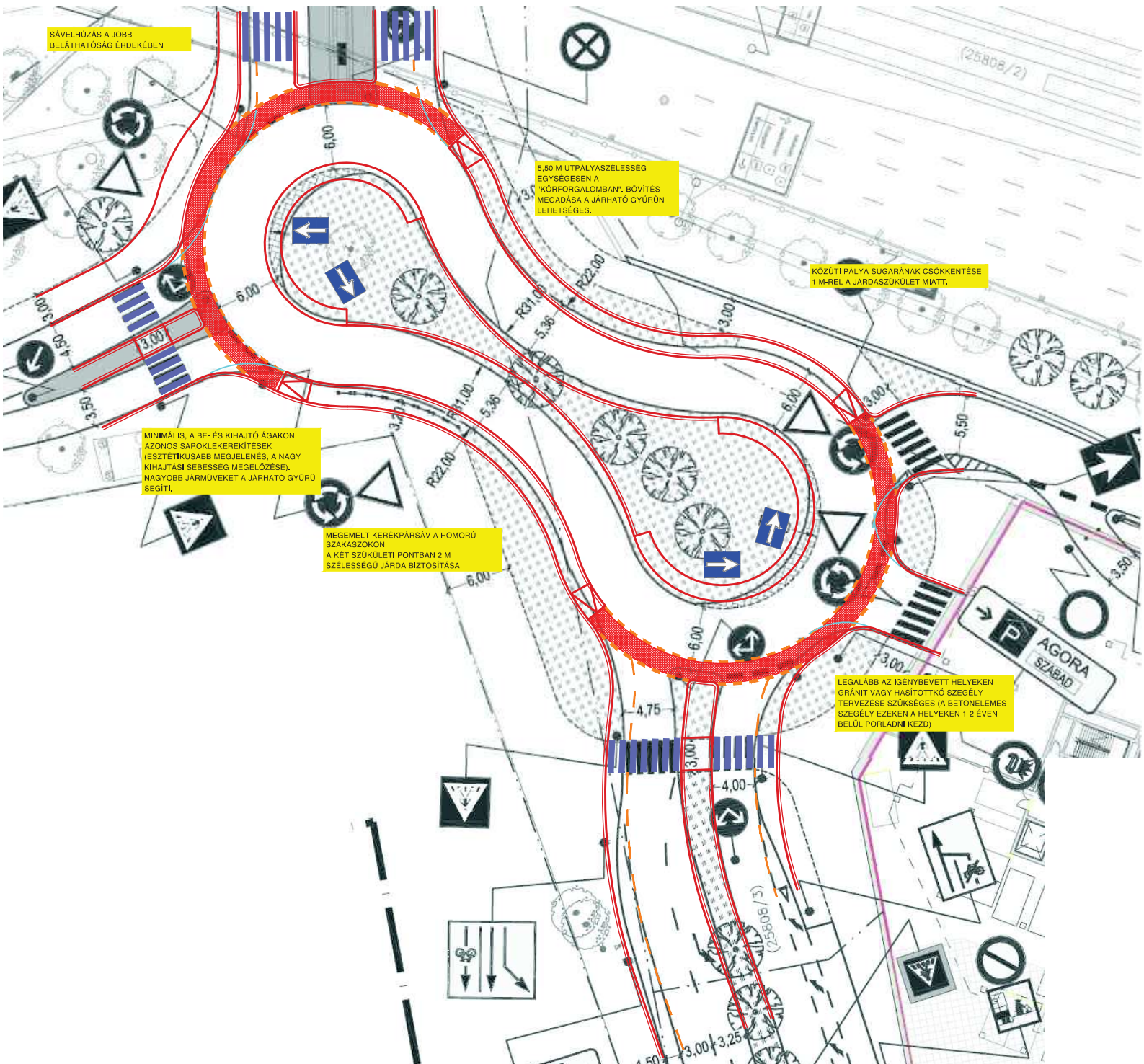
Koppenhágai példánál a közúti nagy R 20 m, a körpálya szélessége 5,50. Nincsenek 4R sugarú lekerekítések, párhuzamosan futó irányok, a körpályánál a szükséges minimális lekerekítési sugarat alkalmazzák. A nagytestűek a járható gyűrűt használhatják.

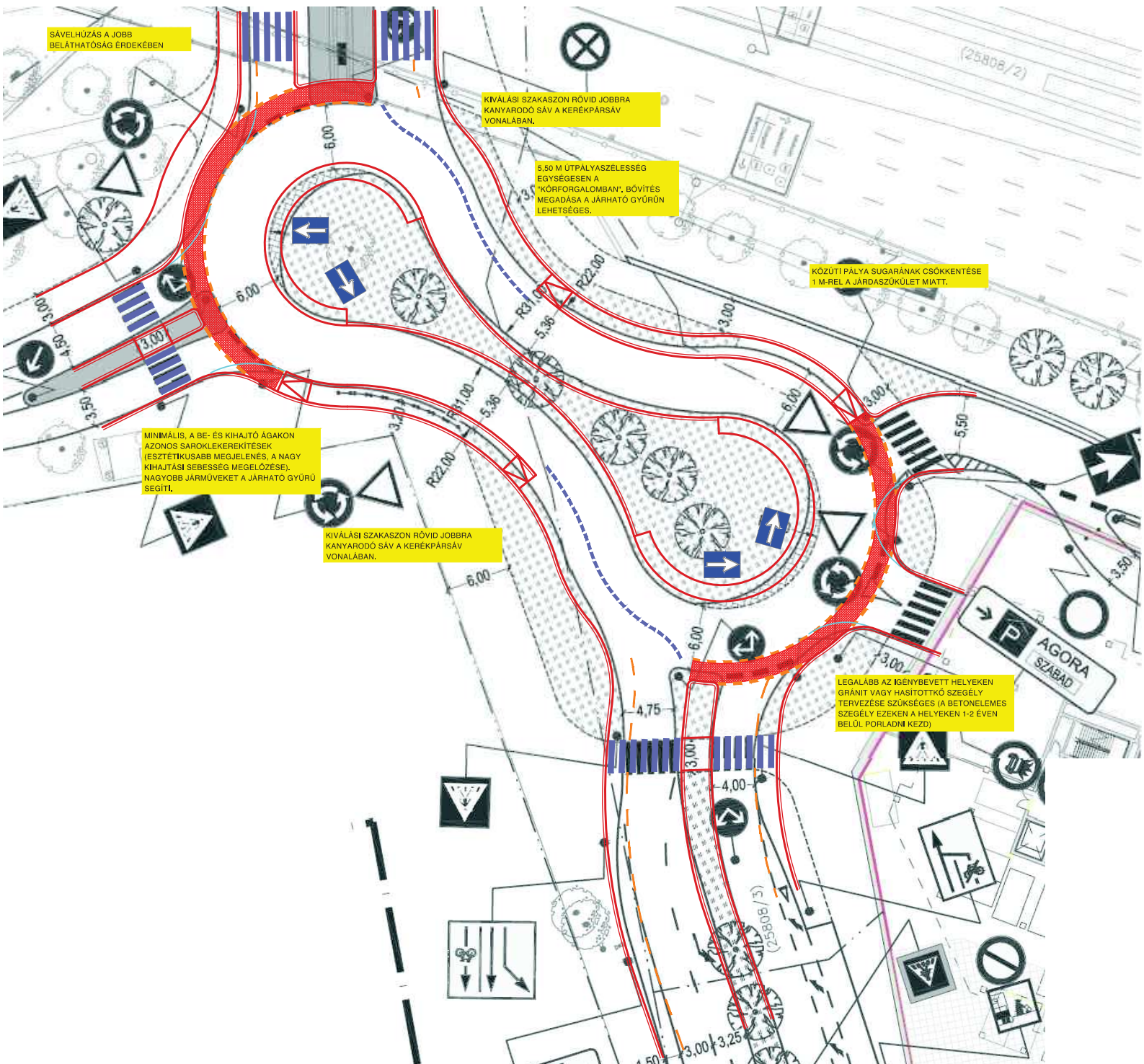
A tervezett északi körforgalom nagy R-je nagyobb, a körpálya is szélesebb. Ez bizonyosan nagyobb sebességeket fog eredményezni.

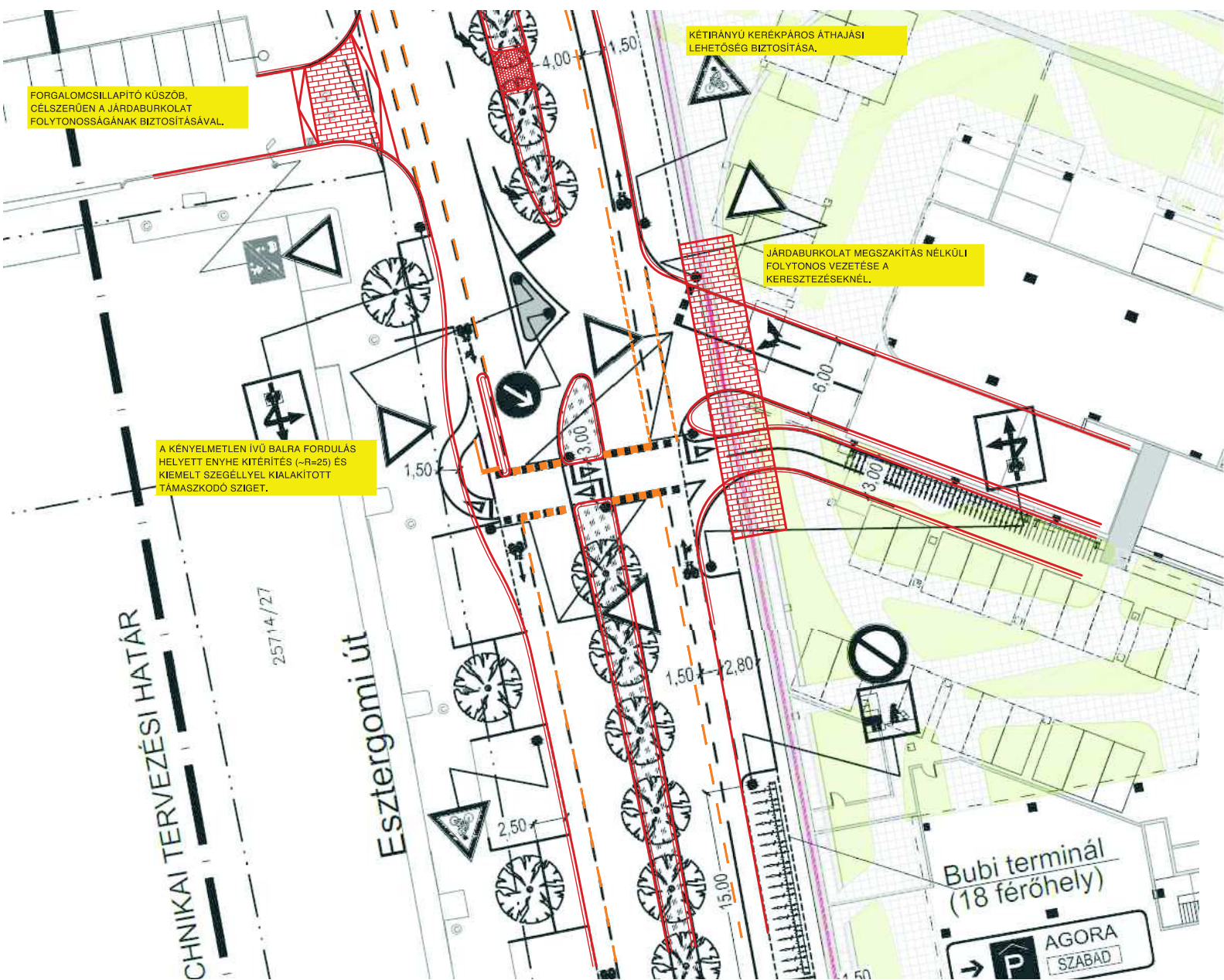
Ha önálló kerékpárút létesítése mellett dönt a tervező, akkor kérjük, hogy komfortos geometriára ügyeljenek. Ez az északi körforgalomnál továbbra sem teljesül.

Javasljuk elvetni továbbá az átvezetések kényszerű egyenességét. Az átvezetés maga íves útpályát keresztez, akkor maga is lehet íves. Sokat segítene ez a kényelmes geometria kialakíthatóságán.









A tervvéleményt a Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja készítette.

2017. szeptember 05.

Üdvözlettel:

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

