

Cím:

BFFF Közlekedési Ügyosztály részére

V. kerület, VII. kerület és XIII. kerület ÖNK. Városüzemeltetési
Osztálya illetve útkezelője részére

Tárgy: Kétirányú kerékpáros forgalom egyirányú utcákban

Tisztelt kollégák!

Az egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros közlekedés számára igen hatékonyan fejleszti a belső városrészek kerékpározhatóságát. Ezért nagy örömmel veszünk részt az ezzel kapcsolatos vizsgálatban, és tervezésben együttműködve az Ügyosztállyal és a kerületekkel.

Február 4-én megkaptuk véleményezésre a Metróber Kft. által készített „Kétirányú kerékpáros forgalom egyirányú utcákban” (T.sz. 1265.) c. döntéselőkészítő tanulmányt.

Általános véleményünket a mellékelve küldjük.

Az egyes kerületekben rendszeresen kerékpározók tapasztalatai alapján a személyes egyeztetésen mondunk véleményt az egyes utcákról.

Budapest, 2009. február 11.

László János

elnök

elnok@kerekparosklub.hu

Tel: +36-30-964-6016

Bencze-Kovács Virág

műszaki tanácsadó

kozlekedes@kerekparosklub.hu

Tel: 30/8942098

Észrevételek a Kétirányú kerékpáros forgalom egyirányú utcákban - döntéselőkészítő tanulmánytervvel kapcsolatban

- Az anyagból hiányoljuk a külföldi példák, módszertan részletes elemzését, bemutatását.
- A vizsgálatban alkalmazott képletes módszer igen alapos, komoly munka, de megítélésünk szerint nélkülözi az utcák egyedi mérlegelésen alapuló vizsgálatát.
- A minimális szélességi méretek túl szigorúan kerültek meghatározásra.
Például 200 ejm/h alatt 3,8 m-t ír elő, így egy 8 m széles, kétoldali párhuzamos parkolással rendelkező, 60 ejm/h forgalmú (percenként átlag 1 jmű!) utca esetén a parkolásra 2x2,17 m-t számolva 3,51 m szabad szélességet számol, de csak 4,0 m felett tartaná csökkentetten alkalmasnak az ellenirányú közlekedésre.
Ezzel szemben a német példa 200 ejm/h alatt 30 km/h-s sebességkorlátozás, jó rálátás és alkalmankénti kikerülési lehetőségek esetén 3,0 m-t szab, egyéb esetben (ha a busz/teherjűmű forgalom <5%) 3,5 m-t, és parkolásra csak 1,8-2,0 m szélességet számol.
Megjegyzés: a készülő UME UME 100 ejm/h alatt szélességtől függetlenül megengedi a kijelölést.
- Az anyag nem javasolja a szélességi értékek csökkentését, amiatt, hogy „a parkoló sor nem mindig egyenletes” (12. oldal). Ez ugyanakkor bárhol igaz lehet, akármelyik úton előfordulhat, hogy a (gép)járművezetőnek belógó akadályt, út szélén álló járművet kell kikerülnie, de megítélésünk szerint ez a gyakorlatban nem okoz problémát: ha az akadály miatt nem áll elegendő szélesség rendelkezésre, a szembe jövő járművek lehúzódnak, elengedik egymást, ha szükséges, lassítással vagy akár megállással. Csak ezért tehát nem indokolt túlzott biztonsági távolságot hagyni.
- Ide kapcsolódik: „Mivel a kerékpárosok és a kiszállók látják egymást, az autójátók kevésbé veszélyeztetik a kerékpárosokat. Szűk egyirányú utcában, ahol mindkét oldalon parkolnak, a kerékpárosok, mint minden járművezető, általában az úttest középvonala közelében halad. Csak szembejövő forgalom esetén térnek ki jobbra a szükséges óvatossággal.” (Rauch: Utak a kerékpározáshoz)
- A parkolásnál mért értékek jelentős szórást mutatnak, párhuzamos parkolásnál pl. 2,06-2,17 m szerepel az anyagban. Ahol a parkoló gépjárművek fegyelmetlenül parkolása miatt a szükségesnél több helyet vesznek el az útpályából, ott a parkolósáv szélének felfestésével a járművek a szegélyhez közelebb szoríthatók (külföldi példák 1,8-2,0 m szélességgel számolnak).
- A vizsgálat nem tér ki arra, hogy a parkolási rend szabályozásával milyen módon lehetne a szélességet növelni. Nem ismert a járdák szélessége. Nyilvánvaló, hogy a vizsgált területeken ez egy érzékeny, politikai döntést sem nélkülöző kérdés, de a lehetőségeket ettől még érdemes vizsgálni, pl.:
 - a teljesen vagy részlegesen az úttesten parkoló járművek számára parkolóhelyek pontosabb kijelölése: szűkítése, esetleg a további ráhúzása a járdára, amennyiben a járda szélessége ezt lehetővé teszi

- 90 fokos parkolás beforgatása 45 fokosba, 45 fokos beforgatása párhuzamosba
- egyik oldali parkolás megszüntetése, a másik oldalon a párhuzamosan parkoló járművek beforgatása (így többlet parkolóhely nyerhető)
- gépjármű-parkolóhelyek felszámolása a szükséges helyeken (pl. kitérő kialakításához) illetve a szükséges szakaszon
 - Nem ismert az egyes vizsgált útszakaszok hossza – pedig egy-egy rövid útszakasz esetén mások lehetnek a szempontok, mint egy hosszú utcánál.
 - Nem teljes körű a kiegészítő intézkedések meghatározása (13. oldal), ideértve az ellenirányú utcában a kerékpáros bevezetéséhez, elindításához szükséges forgalomtechnikai, kiskorrekciós intézkedések meghatározását („kapu”). Az alábbi eszközök javasolhatók ilyen célra:

folyópályán:

- az ellenirányú kerékpárforgalom burkolati jellel (kerékpáros piktogram, haladási irányt jelző nyíl) történő kijelölése 20-30 méterenként
- keresztirányi piktogramok, nyilak elhelyezése kapu- és garázkijáróknál
- parkolósáv szélének felfestése vagy eltérő burkolattal történő jelzése
- 30 km/h-s sebességkorlátozás, kerékpárosbarát sebességcsökkentő bordák elhelyezése
- lehetőség szerint a menetirány szerinti bal oldali parkolás megszüntetése vagy áthelyezése a jobb oldalra (amennyiben mindkét oldalon párhuzamos parkolási rend van, az egyoldali ferde parkolással közel azonos számú gépjármű helyezhető el)
- hosszú egyirányú szakaszok részleges megfordításával az átmenő forgalom elterelése
- tehergépjármű-forgalom korlátozása
- szűkületeknél és kanyarokban hosszirányú elválasztás felfestése
- keskeny kisforgalmú utcákban kikerülési lehetőségek kialakítása (lásd ábra)



kereszteződésben:

- a kereszteződések beláthatóságának növelése (sarokra parkolás megakadályozása, járdafülek kialakítása)
- elsőbbségi viszonyok egyértelművé tétele



IVIK

MAGYAR
KERÉKPÁROSKLUB

- keresztező utcában a csomópont előtt piktogram és nyíl felfestése
 - kerékpáros haladási vonalának kiemelése színes burkolattal, piktogrammal, nyíllal
 - keresztező utcák bejáratánál sebességcsökkentő bordák kialakítása
- csomópont kiemelése
- a jobb beláthatóság és a járművek megfelelő vezetése, orientálása céljából kereszteződéseknel behajtási „kapuk” kialakítása burkolati jellel vagy kiskorrekciós építéssel
 - 17. oldal: Téves az egyirányú forgalmú utca kétirányú kerékpáros forgalmára megadott jelzésterv. Mint az anyag 5. oldalán idézi is, a KRESZ szerint a *behajtani tilos* tábla alatt a *kivéve kerékpár* (nyilak nélkül) kiegészítő tábla szerepel.
 - 18. oldal: a burkolati jeleket fordítva kellene felfesteni: először a piktogram, utána a nyíl
 - 18. oldal csomóponti átvezetés: a keresztező gépjármű forgalom részére a csomópont előtt javasoljuk torzított kerékpáros piktogram és oda-vissza nyíl felfestését
 - 18. oldal: *egyirányú utca* tábla alá *szembeforgalom veszély* tábla ellentmondásos, zavart kelthet a járművezetőkben
 - 18. oldal: az *egyenrangú utak keresztezése* tábla kihelyezése általában nem indokolt – amennyiben kihelyezésre kerül, úgy alatta a keresztező kerékpáros forgalomra a két irányt ábrázoló kiegészítő táblával célszerű figyelmeztetni (az ábrázolt tábla úgy is félreérthető, hogy a kerékpáros útvonal balra folytatódik).

A tanulmány legfőbb hiányossága, hogy csak az érintett útszakaszok jelenlegi kialakításának alkalmasságára koncentrálnak, nem vizsgálják, hogy milyen beavatkozásokkal lehetne az ellenirányú kerékpáros közlekedést kialakítani.

Azt kell látni, hogy kisforgalmú utca esetében – ha a kerékpáros forgalom sem jelentős – a kerékpáros és a gépjármű találkozási eseti jellegűnek tekinthető, és mindkettő képes a találkozás biztonságos lefolytatása érdekében lehúzódni és lassítani. Tekintettel az alacsony sebességre és a kis forgalomra, a szakaszon már előre látható, ha nem férnek el, ezért van lehetőségük időben felkészülni a félrehúzódnásra. Keskeny utcában egy kapubejáró, egy üres parkolóhely vagy 45 fokos parkolásnál a parkoló járművek közötti „háromszögek” mind-mind alkalmasak a lehúzódnásra.

Nagyobb forgalmú utca esetében (a vizsgált területen ilyenek pl. a főútvonalnak kijelölt, autóbusz forgalmat lebonyolító utcák, amely egyértelmű átmenő forgalommal rendelkeznek), a fentiek már nem igazak, ezeken mindkét fél törekszik a zavarmentes, gyors áthaladásra, itt tehát az érdekek és a sebességek miatt nem működik a fent vázolt magatartás, ezért egyértelműen több helyre, esetenként kerékpársávra van szükség.

Egy területegységen belül egységes logika szerint legyenek az utcák kijelölve. (Egy-egy utcaszakasz kihagyása szabálytalan közlekedést vetít előre.)

Konklúzió:

Javasoljuk

- a szélességi paraméterek enyhítésével újvizsgálni az utcákat
- vizsgálni az egyedi körülményeket
- hogy a kísérő, kiegészítő intézkedések felhasználásával **készüljön minden utcára beavatkozási terv**

Fontos megemlíteni, hogy az egyirányú utca alternatívája lehet, ha az utca egyik oldalán a *behajtani tilos kivéve kerékpár* vagy a *gépjárművel behajtani tilos* táblákat helyezik ki, ilyenkor ugyanis az utca jogilag nem egyirányú, mégis biztosított a nem kívánt irányból az átmenő gépjármű forgalom tiltása.

Továbbá javasoljuk, hogy az egyirányú utcák megnyitása esetén alapos, következetes tájékoztatási kampányt megvalósítani. A forgalomtechnikai tervezéssel egy időben a **kommunikációs tervet is el kell készíteni.** (Pl. video spot, plakát/ molinó az utcákban, különleges ideiglenes burkolati jel, sajtó hír, stb.)