

Címzett: Nagyidai Napsugár
településrendezési ügyintéző
Dunaújváros Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Főépítész, Építésügyi és
Környezetvédelmi Osztály

Tárgy: Dunaújváros műszaki tervek

Tisztelt Nagyidai Napsugár!

Sajnos a megküldött tervek nagy része koncepcionálisan nem megfelelő, helyenként a műszaki előírásoknak sem felelnek meg.

Városi környezetben az egyoldali kétirányú kerékpárutak több problémát okoznak, mint előnyt. Ez egyrészt a nem irányhelyes kialakítás fokozott baleseti kockázatából adódik, másrészt, mert a gyalogos felületek kárára jönnek létre. Ha az emberközpontú, fenntartható közlekedés a cél, érdemes a gyalogos felületek szűkítése helyett a forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés, közlekedési felületek újrafelosztása által adott eszköztárral élni, ami sok esetben olcsóbb is kerékpárutak építésénél.

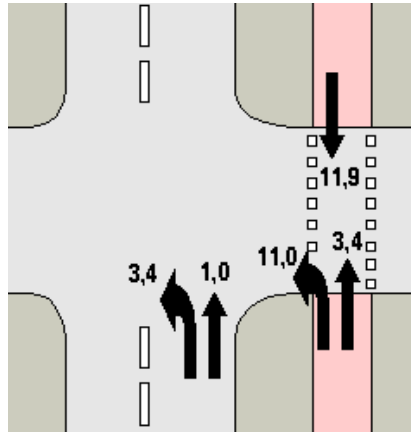


Egy útvonal kerékpárosbarát fejlesztésének hierarchiája

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

Az egyoldali kétirányú kerékpárút hátrányai:

Úgy gondoljuk, hogy a közlekedésbiztonság szempontja elsődleges kell, hogy legyen. Bár kétségtelenül összetett feladat bármelyik beépített, városias területen a közterületek újraosztása, a különböző érdekek és szempontok között semmi sem előzheti meg a védtelen közlekedők épségét. Kétoldali egyirányú kerékpárúton közlekedve akár 11,9-szeres a baleseti kockázat az úttesten való irányhelyes közlekedéshez képest.



Kerékpárutak relatív baleseti kockázata kereszteződésekben
Leif Linderholm: Signalreglerade korsningars funktion och olycksrisk för oskyddade trafikanter

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség a 2007-13-as időszakról készített értékelő jelentésében is felhívja a figyelmet az egyoldali, kétirányú kerékpárforgalmi létesítmények, illetve a gyalog és kerékpárutak hátrányaira, és javaslatokat fogalmazott meg a 2014-2020 időszakra vonatkozóan:

IV. Térhasználat

Az eddigi kerékpáros fejlesztési gyakorlat alapján legnagyobb arányban a járdától vettek el helyet (27 %), ezt követi 25 %-kal közút és zöldfelület, 14 %-kal a magánterület, és 9 % a parkolók aránya. Ahhoz, hogy vonzóbb legyen a kerékpározás és tényleg fenntartható legyen a közlekedés, ezeken az arányokon változtatni kell. Ha a gépjárműforgalomtól vesszük el a helyet, akkor az út kapacitásával együtt csökkenni fog a forgalom sebessége és nagysága is.

Tipikus problémák:

nem megfelelő átvezetések – a kerékpárosok számára az egyik legnagyobb veszélyforrást, az építetőknek az egyik legnagyobb problémát, a tervezőknek pedig a legnagyobb kihívást a kereszteződések, csomóponti szakaszok jelentik, amelyek a vizsgált projektek esetében is a legtöbb kritikát kapták.

egyoldali kialakítás – szintén az egyszerűsége, olcsóságra való törekvés (alacsonyabb építési költségek, egyszerűbb közmű kiváltás) miatt dominálnak a projektek között az egyoldali létesítmények. Az egyoldali kialakítás során az út egy oldalán, egymás mellett halad mindkét irányú kerékpáros forgalom. Ennek legfőbb következménye, hogy a kerékpárosok nem tudnak a forgalmi irányoknak megfelelően, két oldalon közlekedni, ami a létesítmény nem megfelelő használatát eredményezi (a közút túloldalán, ahol nincs létesítmény is kerékpározhatnak). Ennek eredménye a jelentős szembeforgalom, ami – a kérdőívek alapján – a kerékpárosok számára a legnagyobb probléma.

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

A TOP-6.4.1 – Fenntartható városi közlekedésfejlesztés felhívása - egyéb TOP felhívásokkal egyetemben - a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség jelentésének tanulságai alapján belterületen szigorú feltételekhez köti az egyoldali kétirányú létesítmények alkalmazását.

A kerékpársávok előnyei:

- A kerékpározó jól látható a közúti forgalom számára.
- Kereszteződésekben távolabb helyezkedik el a telekhatártól, épületektől, így hamarabb észlelhető a keresztező utcákból érkezők számára.
- Önálló felület, csökken az utoléréses és elsodrásos balesetek veszélye.
- Irányhelyes, nem érkezik váratlan irányból a kerékpározó.
- Az utca mindkét oldalát megközelíthetővé teszi kerékpárral.
- Gyalogosoktól elválasztott, nem veszi el a járda bővítésének lehetőségét.

A bemutatott tervekre tett korrekciós javaslatok mellett a Kerékpárosklub összeállított egy alternatív beavatkozási csomagot, ami a javaslat végén található.

Általános észrevétel:

Dunaújváros jelenleg az egyik olyan magyarországi város, ahol a leginkább elavult kerékpáros létesítmények találhatóak, rendszertelenül vannak kialakítva, az átvezetések a jelzőlámpás csomópontokban jellemzően hiányoznak.

Dunaújváros az utóbbi időben hírhedtté vált a gyalogátkelőiről, melyeket a nem megfelelő közvilágítással magyaráznak, azonban a városban gyakori a többsávos úton csak jelzőtáblával kijelölt gyalogátkelő, melyek egyáltalán nem nevezhetők biztonságosnak jó közvilágítás esetén sem.

Javaslat:

Vizsgálják felül a tervezés koncepcióját. Vannak olyan szakaszok, ahol az építést mellőzni lehetne, ennek a költségigényét egyéb helyekre javasolt átcsoportosítani.

Azokat a kerékpárutakat, ahol nincs más megoldás, meg kellhet építeni, de korrekciók ezeken a helyeken is szükségesek.

A konkrét tervekről:

Általános:

Kerékpárosbarát beavatkozás ne kerékpárral behajtani tilos táblákról szóljon. Ilyen táblát ne helyezzenek ki (különösen ne kerékpáros pénzből), mert semmi szükség rá, csak a közlekedők közötti konfliktusokat mélyíti.

A tervlapokon alkalmazott jelölések sok esetben nem felelnek meg a hazai előírásoknak és gyakorlatnak. Az önálló kerékpáros létesítményeken torzított kerékpáros piktogramot kell festeni, nem kerékpáros nyomot. A kerékpáros zebra táblát a hazai KRESZ nem ismeri, az elsőbbségadás kötelező táblát kell alkalmazni kiegészítő táblával.

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

ARANYVÖLGYI ÚT

AV1 szakasz:

Alapvető problémák: elképesztően drágán jön létre egy kétes értékű gyalog- és kerékpárút a meglévő járdák bővítésével. Jelentős hosszon az útpálya rovására szélesíti a járdát vagy árkot burkolnak le, ami drága. Valóban erős kötöttségek vannak az úton, azonban kérdéses, hogy biztosan ezzel a kerékpárúttal kell a városnak kezdenie ahelyett, hogy a belső, sűrűn lakott lakóterületeket kezdenék kerékpárosbaráttá alakítani.

Petőfi Sándor utca környezete:

A tervről nem derül ki a javasolt elsőbbségi rend, ezt javítani kellene. A KRESZ táblák tévesen vannak alkalmazva, a tervlapon gyalogátkelő nincs, pedig táblázva van.

A kerékpáros átvezetés jele csak a kerékpárút átvezetésére terjedjen ki. Javaslat: a gyalogos áthaladás útvonalát 3 m széles önálló felállási felülettel alakítsák ki, hogy célszerűen külön projekt keretében a későbbiekben gyalogátkelőt jelölhessenek ki.

A Venyimi útig végig elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút készüljön, nincs értelme a váltogatásnak, ha utána úgyis szűkület van. Egységes burkolat szükséges a felületen végig. Megjegyzés: a pályázat térkő alkalmazását főszabály szerint nem támogatja, egyedileg egyeztetni szükséges erről az irányító hatósággal (megjegyzés: nekem nincs kifogásom a kerékpározható térkővel sem ezen a szakaszon).

A 0+015 szelvénynél a nagyon kis sugarú ívek helyett legyen közvetlenebb a kerékpárút nyomvonala (amúgy is elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutat kellene kialakítani).

A Venyimi úti csomópontnál a kerékpárutat nem szabad beljebb húzni, mivel az ehúzásoknál a minimális szélességi paramétereknek sem felel meg a kialakítás, ráadásul még gyalogátkelők is találhatóak itt. A kerékpárutat egyenesen, elhúzás nélkül kell a csomóponton átvezetni.

A 1027 hrsz-ú telekből a későbbiekben szabályozással ki kellene szabályozni a megfelelő szélességű kerékpárút és járda kialakíthatóságához szükséges helyet.

A Venyimi úti csomópontban érdemes volna megfontolni valamennyi gyalogátkelő járdaszintre történő emelését és a sebességkorlátozás elrendelését. A csomópont veszélyes (nem véletlenül van sárga villogó is kihelyezve), a gyalogosok számára az út szélessége középszíget kialakítását sem teszi lehetővé.

0+300-nál az oszlop melletti szűkület nem kerékpározható, más megoldást kell találni. Az oszlopot át kell helyezni.

Ezen a szakaszon is célszerű elválasztás nélküli létesítményt kijelölni, ha már amúgy sem tudják biztosítani az önálló felületet a teljes utcahosszon.

A Tesco behajtónál az ÉNY-i kerékpárút ne legyen ennyire rátörve a szegélyre, ott van hely az elhúzást szebben kifuttatni.

Kistemető utcai csomópont:

A csomópont kialakítása nem megfelelő. A Kistemető utca torkolata feleslegesen széles, ezt vagy szűkíteni vagy középszígettel megosztani kellene.

Az Aranyvölgyi úton a gyalogátkelőt középszígettel meg kellene osztani. A tervezett csomóponti sávelhúzás sem szerencsés, a balra fordulókat túl nagy sugarú ívvételre kényszeríti, mely a nekik bal oldalon áthaladó gyalogosokat veszélyezteti.

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

A kerékpáros átvezetéshez közeledő kerékpárutakat úgy kellene kialakítani, hogy a csomópont előtt a kerékpárutak legalább 5 m-en egyenesben legyenek (ez azt is segíti, hogy a gyalogosok számára a kerékpárút és az úttest között legyen felállási területük).

Megfontolandó: a csomópontban kisméretű körforgalom kijelölése szerelt elemekkel (pl. Körvátá betonelemek). A csomópont mérete ezt lehetővé teszi, a gyalogos közlekedés lényegesen biztonságosabbá válna.

Javaslat:

A Kistemető utcától kezdődően a belváros felé vezető irányt **kerékpársávként** jelöljék ki. Ez forgalmi és közlekedésbiztonsági szempontból előnyösebb is, illetve az út keresztmetszetét hatékonyabban használná ki és vélhetően kevesebb építési beavatkozással is jár, ami olcsóbbá teszi a létesítményt (a megspórolt pénz máshol használható fel).

Megjegyzés: az irányhelyes létesítmény a túloldali járda mentén is kialakítható, ha szükséges, ez is lényegesen jobb eredményt hoz az észak-keleti oldalon kialakított kétirányú kerékpárútnál.

Magyar út, jelzőlámpás csomópont:

A csomópont így nem alakítható ki! A kerékpáros létesítményt a csomóponton át kell vezetni a csomópont korrekciójával.

Megjegyzés: a csomópont amúgy sem felel meg az útügyi műszaki előírásoknak, amúgy is korrigálni kellene.

Javaslat:

A belváros felé vezető irány a túloldalon vezet át kerékpársávként vagy egyirányú kerékpárútként.

A Magyar utca felől jobbra kanyarodókat be kell vonni a jelzőlámpás irányításba (ha két személygépkocsi feláll, már amúgy sem működőképes a jobbos irány, továbbá ezt az irányt kiszolgálja az áruházak útja is (bár ez közforgalmú útként nem számbavehető, a lámpás csomópont helyett a közlekedők szívesen mennek ilyen útirányokon át).

Az Aranyvölgyi utat keresztező gyalogátkelőt el kell tolni észak-nyugatra, de még így sem kell az Aranyvölgyi út helyzetjelző vonalát nagyon elmozdítani. Az északabbra eső háromszög alakú sziget értelemszerűen megszüntetendő.

A csomóponton ekkor a kerékpárút, egyirányú kerékpárútként átvezethető észak-nyugat felé a gyalogátkelő **csomóponti oldalán**. A megmaradó háromszög sziget teljes felületét burkolni szükséges.

AV2 szakasz:

Ez a rövid, két jelzőlámpa közötti szakasz is igen problémás. Itt is lényegesen javít a helyzeten, ha kétoldali irányhelyes létesítmény (ezen a szakaszon célszerűen kétoldali egyirányú kerékpárút) jön létre.

A dél-nyugati oldalon a járda úttest felőli oldalára gond nélkül illeszthető az egyirányú kerékpárút.

Az észak-nyugati irány megközelítőleg a terv szerinti módon alakítható ki, azonban az egyirányú jelleg miatt a kötöttségek lényegesen kisebb problémát okoznak.

Javaslat: a benzinkút útcsatlakozásainál a szegélyek végződését úgy kellene kialakítani, hogy a gyalogos, kerékpáros felhajtásnál a szegély a kerékpárút tengelyére legfeljebb 45 fokos legyen (azaz ne legyen íves lekerekítés a kerékpárútban). A jelzőlámpákat itt amúgy is át kell helyezni.

AV3 és AV4 szakasz:

Itt az északi oldalon van a széles járda (gyalog- és kerékpárút). Itt a déli oldali egyirányú létesítményt meg kellene tervezni a szükséges átvezetésekkel.

Ez itt a túloldali járda szélesítését jelenti, mivel az úton nem fér el a kerékpársáv.

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

A Szórád Márton út torkolatában kell korrekciókat végezni. Erre az úton a későbbiekben adok javaslatot, a csomóponti kapcsolatokat azonban az alábbiak szerint kéne kialakítani.

A Szórád Márton út felé kiváló ágat szűkíteni kell egy sávossra (ráfordulni úgyszintén csak egy sávon lehet), az átvezetést az Aranyvölgyi út szegélyének vonalától kb. 15 m-re lehetne kialakítani.

A Szórád Márton úttól az Aranyvölgyi út 2x1 sávosiható (+ jelzőlámpánál kanyarodósáv). A körforgalom előtt ugyanezt tervezi a kapott terv is. A Szórád Márton útról így a balra forduló kerékpárosok középszigettel segíthetők és kialakítható a biztonságos gyalogos áthaladás is. (a csomópontban az Aranyvölgyi úton már amúgy is csak egy sáv jön a belváros felé, a külső sáv helye el van sraffozva, ennek a helye felhasználható)

Az Aranyvölgyi úton a Szórád Márton út és a körforgalom között végig kerékpársáv alakítható ki forgalomtechnikával, építésre nincs szükség. Mivel a terv is háromsávossá alakítja az Aranyvölgyit (AV5 szakasz), ezért az Apáczaitól kifelé sincs értelme a Szórád Márton út előtt a két sávot indítani. A teljes javasolt szakaszon tehát kerékpársáv alakítható ki. Helyenként középsziget kialakítása érdekében megfontolandó az egyirányú kerékpárutas kialakítás.

A körforgalomnál a szigeten ki kell alakítani a kerékpáros átvezetést, ahol a kerékpársáv a meglévő kerékpárúthoz csatlakozhat.

ESZPERANTÓ ÚT

ESZ-1 szakasz:

Ebből a projektből egyedül a Kis Vasmű út felől az átkötést szabad megvalósítani, de azt is hamarabb, a nagyméretű elválasztó sziget végénél kell az úthoz visszakapcsolni. Az Eszperantó úton nem javasoljuk kerékpáros létesítmény kialakítását.

A kevésbé bátraknak a párhuzamos kisebb forgalmú Barátság utca is rendelkezésére áll, nem javasolunk erre a szakaszra forrást fordítani.

HALÁSZ SOR

HS1 szakasz:

Sebességcsillapító küszöbök alkalmazását javasoljuk 50 méterenként.

ERDŐSOR

KPÉ-2.1 része

30km/h sebességkorlátozást javasolunk. A kerékpáros nyomokat elegendő csak a csomópontok előtt és után alkalmazni.

KIS VASMŰ ÚT

KVM rajzok

A Kis Vasmű úton legyen vonzóbb létesítmény, nyitott kerékpársávot javasolunk. 30 km/h sebességkorlátozás mellett. A gyalogátkelők járdaszinten legyenek átvezetve (jelenleg is található emelt szintű gyalogos átvezetés).

A kerékpáros nyomoknak itt semmi értelme. A kerékpárúthoz nem kapcsolódó kerékpáros átvezetések nem alakíthatóak ki.

KVM1 rajz:

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

A Vasmű úthoz átkötő kerékpárút Kis Vasmű úti csatlakozásánál a Kis Vasmű útra merőleges kerékpáros átvezetés ne legyen. A gyalogátkelő és a kerékpáros csatlakozási pont legyen járdaszintre emelve, ahonnan a kerékpárosok egyszerűen balra fordulhatnak.

A kerékpárúton kerékpáros piktogramokat (torzított) kell alkalmazni, nem kerékpáros nyomot.

KVM2 rajzok:

A Kis Vasmű út és a Kossuth Lajos utca csomópontjában elsősorban egy szerelt elemekkel kialakított mini körforgalmat javaslunk létrehozni, ami lényegesen biztonságosabb és hatékonyabb áthaladást tenne lehetővé.

Amennyiben ez nem lehetséges, a gyalogátkelőket emeljék a járda szintjére. A Kis Vasmű és a Vasmű út közötti úton legyen egy középsziget, hogy a Kossuth Lajos utca kelet felől ne lehessen túl nagy sebességgel a csomóponton áthaladni.

A Kodály Zoltán utánál a gyalogátkelők legyenek a járda szintjére emelve.

ARANY JÁNOS UTCA AT-1

A kerékpáros nyomok illetően alkalmazásának semmi értelme. Csak a nyomvonal töréspontjainál, csomópontjainál legyenek elhelyezve.

Az útvonalon a KRESZ-nek megfelelő jelzőtáblák szükségesek. Pl. kötelező haladási irány táblák helyett zöld színű kerékpáros útirányjelző táblák.

PETŐFI SÁNDOR UTCA PS-1

Ez a szakasz rendben van.

A kerékpárúton torzított kerékpáros piktogramok szükségesek, nem kerékpáros nyomok.

A körforgalomban a szabványos kerékpáros átvezetések minden ágon ki kellene alakítani, ez jelenleg hiányzik.

Javasolt kialakítás: a körforgalom belseje felől indulva 2 m kerékpáros átvezetés, 3 m gyalogátkelő. Ezt kell kialakítani elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút esetében is, az útpályákhoz csatlakozó torkolatokban a járda szélesítése szükséges lehet.

VASMŰ ÚT VM-3 szakasz

Javasoljuk, hogy maradjon meg a meglévő térkő, a burkolatcsere árát más, fontosabb projektelemeknél használják fel.

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

JAVASOLT ÚJ PROJEKTELEMEK

Átnézeti térkép a javaslatokhoz:

https://drive.google.com/open?id=1H4C3AqPU-zDpjYmUxJoMK_ac827A4Hoj&usp=sharing

Hiányzó kerékpáros átvezetések

Több helyen hiányoznak a kerékpáros átvezetések a jelzőlámpáknál, ezeket ki kellene alakítani a főhálózati Dózsa György úton:

Dózsa György út / Bocskai István utca

Kerékpáros átvezetés kialakítása a gyalogátkelők csomóponti oldalán. Lekerekítő ívek korrekciója szükséges lehet.

Dózsa György út / Vasmű út

A csomópontban megoldandó a Dózsa György úti kerékpárút bekötése a Vasmű úton tervezett kerékpárútba. Ezt a terv nem tartalmazza.

Szórád Márton út

Az Aranyvölgyi út és a Dózsa György út között az irányonkénti két sáv felesleges. Az egyenes nyomvonal miatt ráadásul lehetővé teszi a száguldást. A gyalogátkelők használhatósága is problémás lehet ezért.

Javaslat: komplex intézkedéscsomag az út humalizálására, a gyalogátkelőhelyek használhatóságának javítására, kétoldali kerékpársáv kialakítására, miközben a gépjármű áteresztő képesség nem csökken.

Javaslatok:

Két nagyméretű táblás csomópontban előregyártott elemekből körforgalom kialakítása (Bercsényi Miklós utca, Esze Tamás utca).

Az út folyópálya szakaszain a szélső sáv helyett irányhelyes kerékpársávok jelölhetőek ki.

A későbbiekben a középső zöldsáv építéssel szélesíthető is, így már akár fasor is ültethető.

A Dózsa György útnál a kerékpársáv a csomópontig tarthatna. A Dózsa György úti kerékpárút felől a kerékpársáv a Szent Gellért térnél alkalmazott kerékpáros felállóhellyel kapcsolható a kerékpárúthoz.

Javasolt itt még a saroklekerekítések csökkentése, a Szórád Márton úti középsziget behúzása a csomóponti területre (gyalogosok biztonságát növeli elsősorban).

Vasmű út

A vasmű úti gyalogátkelők jó közvilágítás esetén is veszélyesek. Az 5 sáv széles úton ezért javasolt a gyalogátkelőkhöz középsziget beépítése.

4 ilyen helyszín van:

Kossuth Lajos utca

Babits Mihály utca

József Attila utca

Ady Endre utca

A szigeteknél a déli irány elhúzására van szükség. A szigetek szerelt elemekből is kialakíthatók az építési költség csökkentése érdekében.

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

A gyalogátkelőknél megfontolandó még gumieleemes küszöbök beszerelése a sebességcsökkentés érdekében.

(A projekt keretében gyalogosbarát beavatkozások is elszámolhatók.)

Dózsa György út

A Baracsi úti körforgalom szükségtelemé teszi a csatlakozó szakaszon a 2x2 sávós keresztmetszetet. Ennél fogva javasolt a Bocskai István utcáig (illetve az azt megelőző járműosztályozóig) a 2x2 sávra szűkítés. Ekkor akár mindkét irányban kerékpársáv is kijelölhető (a Bocskai István utcánál rövid egyirányú kerékpárutas szakaszokkal a járműosztályozó mentén). Ez lényegesen jobban használható a jelenlegi kerülőutat jelentő és meredekebb utcákat tartalmazó útvonallal szemben.

További előnye ennek a beavatkozásnak, hogy az Erdősi gyalogátkelőnél középsziget alakítható ki, mely a gyalogos áthaladást lényegesen megkönnyíti (egy középsziget kb. 40 %-kal csökkenti a balesetek számát). Az új keresztmetszetben egy parkolósáv is elfér a kerékpársávok mellett (vagy növelhető a zöldfelület is). A kerékpársávok kialakítása a Bocskai István utca környezetét leszámítva nem igényel építési beavatkozást.

MÁSODIK ÜTEMŰ JAVASLATOK

A Szórád Márton úthoz hasonlóan körforgalmak alakíthatók ki az alábbi csomópontban is:

Dózsa György út / Szórád Márton út
Dózsa György út / Vasmű út
Dózsa György út / Bocskai István utca
Vasmű út / Kossuth Lajos utca

Ezek a beavatkozások lehetővé teszik, hogy valamennyi kapcsolódó útszakasz csak 2x1 sávós legyen. Az úton így kerékpársávok is kijelölhetők, növelhető a zöldfelület nagysága, ugyanakkor a közlekedés (valamennyi módon) gyorsabbá válik a jelzőlámpáknál való várakozások kiiktatásával.

A további együttműködés reményében állunk az Önök rendelkezésére.

2019. december 09.

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

A KERÉKPÁROSKLUB FŐ TÁMOGATÓJA:

