

Tótkomlós

Kerékpárút hálózat fejlesztés

(Fő utca – Széchenyi utca – Kossuth utca északi és déli oldal)

A Magyar Kerékpárosklub észrevételeire adott válaszok.

Előzmények: Tótkomlós Város Önkormányzata pályázatot nyújtott be a város kerékpárút hálózatának fejlesztésére. A pályázott összeg 270 millió forint. A Támogató szervezet egy kerékpáros klub pozitív támogatása mellett dönt a max 300 millió forint összegű fejlesztésről. A város megkereste a Magyar Kerékpárosklubot és kérte a pozitív döntés meghozatalát.

A civil szervezet döntése:

„A megismert tervek, illetve a **helyi tapasztalatok alapján nem támogatjuk** a tervezett kerékpárút megvalósítását. Nem látjuk a beruházás szükségességét (ezt alá kell támasztani projekttervvel, baleseti térképpel, stb.). Továbbá ilyen, "városias beépítettségű" területen nem biztosítja - többek között - a megfelelő, biztonságos átjárhatóságot a település közlekedési hálózatában egy egyoldali kerékpárforgalmi létesítmény. Amennyiben indokolt bármilyen kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása, abban az esetben mindenképp irányhelyes vezetést javaslunk.”

Ezt követően a projektben közreműködött [REDACTED] közlekedési építőmérnöki szakértő megdöbbenéssel vonta kérdőre a szakmai érveket összegző döntés előkészítőit. Kérte, hogy a részletes indoklást küldjék meg további értelmezés céljából. Ez azért volt fontos, hogy mindannyian tisztába legyünk azokkal a prioritásokkal, ami eldönti a kerékpárút létjogosultságát. Nem elég balesetet szenvedni, meghalni az úton mint kerékpáros. Oda kell figyelni egy budapesti szakemberre, aki majd eldönti, hogy kell-e tótkomlósoknak ez a hálózat.

A következőkben pontról pontra elemezem ki az észrevételeket:

Észrevétel: Alapvető probléma az egyoldalóság.

Válasz: A kerékpárút sajátossága, hogy az, hogy egyszerre mindig csak egy oldalon halad. Indokolt esetben ettől el lehet térni, mint ahogy többek között a Széchenyi utcai kerékpárforgalmi létesítménynél is tettük. A Békéscsaba felőli végén bekapcsoltuk a város egyik legnagyobb foglalkoztatóját az északi oldalon és a város temetőjét is a délin. A Kossuth utca északi és déli oldalán is terveztünk kerékpárutat szem előtt tartva azt, hogy ne legyen egyoldalú a nyomvonalvezetés. Kis túlzással ez az „alapvető problémának” titulált

észrevétel azért sem igaz, mert a túloldali kerékpáros forgalom is be van kapcsolva a rendszerbe. Ennek néhány sorral lejjebb még Önök is Mi is együtt örülünk.

Még egy öngól. Miről beszélünk? Arról, hogy a rosszindulat és a tájékoztatlanúság vezette a tollukat, vagy arról, hogy ez a nyúlfarknyi kardinális értelmetlen szó „egyoldaliság” ez esetben nem releváns. A forgalmi igényekhez igazodva a város rendezési tervével megegyezően alakultak ki a nyomvonalvezetések a baleseti konfliktuspontok minimalizálásával, a költséghatékonyság szem előtt tartása mellett bekapcsolva mindkét oldalt a városi hálózatba. Aki ezt kétségbe vonja, az nem ismeri a város rendezési tervét. Tájékozatlan!!!!

Észrevétel: Ez a megoldás nem támogatja a „területelvű” gondolkodást.

Válasz: A város fő vérkeringése mentén a lehető legtöbb közintézményt és szociálisan magas érzékenységű területet kapcsolunk be a hálózatba, melynek az alábbiak: Polgármesteri Hivatal, orvosi rendelő, gyógyszertár, iskolák, óvodák, boltok, üzletek, posta, piac, könyvtár, művelődési ház, a város legnagyobb foglalkoztatói, sportpálya és nem utolsósorban a temető. A területelvű gondolkodás alatt értelmezésünk szerint nem azt kell érteni, hogy minél nagyobb legyen a kerékpárút területe, hanem azt, hogy a lehető legtöbb olyan területen legyen kerékpárút nyomvonal, ahol a kerékpáros forgalom a legnagyobb, a legtöbb forgalomvonzó létesítmény van és a legtöbb kerékpáros baleset volt. A területelvű gondolkodást szem előtt tartva lett a hálózat kialakítva. Aki ezt kétségbe vonja, az nem rendelkezik helyi tapasztalatokkal.

Észrevétel: Nem kaptunk forgalmi adatokat, baleseti gócpontokat jelölő térképeket, forgalomvonzó létesítményeket feltüntető térképet, stb. tehát nem látjuk a beavatkozás indokoltságát.

Válasz: Az hogy nem rendelkeznek a megalapozott döntéshez szükséges információkkal nem jogosítja fel Önöket arra, hogy negatív döntést hozzanak. Aztán meg csodálkoznak azon, hogy felháborodott leveleket és indulatos telefonokat kapnak. Megdöbbenő az a rosszindulat, ami a civil szervezetből fakad. Hogy lehet az, hogy ennyire tájékoztatlanok. Ha felütök egy internetes oldalt a városról ezer számra kapok információt ezekről az Önök által hiányolt adatokról. Nem fért bele abba a néhány száz ezer forintba ez a lehetőség megragadása. Csak egy telefon és máris mindent tudtak volna. Nem kellene Nekem sem szombat délelőtt ilyen leveleket írnom. Szakértői munkám során előszeretettel használom az internet adta áldást és nem terhelem olyan információkkal a kollégákat, amit egy perc alatt a neten is megtudok. A

beavatkozás legfontosabb ismérveit a Támogató is elismerte. És erre jön a Magyar Kerékpárosklub és mindezt kétségbe vonja, nem tarja indokoltnak.

Észrevétel: Azonban, ha mégis indokolt lenne az egyoldali kerékpárút, úgy a következő észrevételeink merültek fel:

Válasz: Már a harmadik sorban elbizonytalanodott az észrevételeket összegző Magyar Kerékpárosklub. A sugárzó tájékozatlanság, a megdöbbentő rosszindulat, az erkölcsi normákon felháborodott hangzatos mondatok után már azt sem tudja a Tisztelt értékelő, hogy miről kell dönteni.

Eddig csak arról beszélt a szükséges anoním értékelő csoport, hogy nem indokolt a kerékpárút. Ebben a megjegyzésben kilátásba helyezte a lehetőségét annak, hogy mégis. A véleményalkotás ekkor véglegesedett. Tudatosult az a tény, hogy ezzel jó nagyot hibáztak. A válaszadó e miatt kilátásba helyezi az értékelő felelősségre vonását, valamint az értékelő által felállított erkölcsi norma teljes megsemmisítését. A bocsánatkérés melletti díjmentes pozitív támogatás mellett lehet a felelősség alól mentesülni.

A következő gondolatokba az értékelő kitért abból a mederből, ami számára megengedett. Felfoghatatlan, hogy a szakmai ismérvek és a jogi háttér ismerete nélkül tesznek olyan kijelentéseket, amire hatáskörük nincs. A helyszínrajzok fikázása, a bugyuta szakmai szempontok és a mérhetetlen rosszindulat vezérlete ismétlődő sorok mind azt igazolják, hogy az értékelők teljes képzavarban vannak.

Mivel a válaszadó teljes értékű és mindenre kiterjedő ezért pontról pontra megválaszolja ezeket is annak ellenére, hogy nem egy tervszűri keretein belül vagyunk. A becsület és a nyílt tisztesség az ami a mondanivalómat vezérli:

Észrevétel: Nagyon sűrűn van feltüntetve, hogy „fakivágás”

Válasz: A projekt fő eleme a kerékpárút hálózat. A fák kerülgetése nem lehet szakmai érv a nyomvonal vezetése mellett. A város védett természeti értékei, védett fasorai sértetlenek maradnak. A kivágandó fák öreg akácfa, melyek többsége kiszáradt, vagy beteg, ill fiatal csemeték, melyek megmenthetőek. A fák pótlásáról gondoskodtam. Ez a megjegyzés egy újabb öngól. Csak azt igazolja, hogy az oly sokat emlegetett helyi tapasztalat megkérdőjelezhető.

Észrevétel: Térkö burkolat csak indokolt esetben alkalmazható.

Válasz: Az észrevételt tevő bizonyára a nagy kapkodásban és a meglapozott döntés meghozatalában elfelejtette elolvasni a műszaki leírást. Pontosan le van írva, hogy a műemléki környezetben elsősorban támogatható a kiselemes térkö. A rétegrend kialakítása során bevontuk a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt is a folyamatba. Ezt követően építettük be a tervbe az Ő iránymutatásuk mellett a térkö burkolatokat szigorúan a műemléki környezet határáig.

Ez az észrevétel nagyfokú tájékozatlanságra és rosszindulatra utal.

Észrevétel: Az elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút minimális szélessége 2,75 m, a terv 2,7m –t tartalmaz, ez akkor sem fogadható el, ha minimális az eltérés.

Válasz: Az értékelő rendkívüli képzavara és rosszindulata okozza ezen megjegyzését. Az elválasztás nélküli közös gyalog- és kerékpárút szélessége az elmúlt években a tapasztalatok miatt változott. A 2,75 m-es szabály az ÚT2-1.203 (e-ÚT 03.04.11:2010 április) 134 oldalas terjedelmű KTSZ kiegészítés 3. oldalán található 5. bekezdés szerint 2010. április 15-től alkalmazható. Az értékelő rövid szakmai pályafutása miatt lehetséges csak az, hogy nem ismeri az ez előtti ÚT2-1.203: 2006 számú mindössze 42 oldalas előírást, melyben az elválasztás nélküli közös gyalog – és kerékpárút szélessége 2,7m.

Tehát összegezve: A régi előírás alapján megtervezett kerékpárút jogerős építési engedélyre szerzett jog. Ezzel a szabállyal az Értékelőnek még jogilag is el kell számolnia. Csak azért, mert változik egy jogszabály a szerzett jog nem változik, nem szűnik meg. Nem szélesítik a megépült kerékpárutakat, csak azért mert az észrevételezett kardinális 5 cm-rel nőtt a létesítmény szabványos szélessége.

A tükröződő rosszindulat ismét kimutatható.

Széchenyi utca 1. helyszínrajz:

Észrevétel: Nem jók a keresztező utcáknál a kiegészítő táblák. (H 111 kell).

Válasz: A kiegészítő táblák a helyszínrajzokon, a műszaki leírásban, valamint a méret – és mennyiség kimutatásban szerepel. Egy kerékpáros klub javasolhat mást, de, hogy ez nem kardinális probléma az biztos. A használatban lévő táblák megfelelnek az észrevételnek. Békés megyében is H – 111 táblát használnak a szakemberek. E tekintetben a rajzot fikázni

ismételt sugárzó rosszindulat. A kiépítés természetesen H – 111 is lehetett volna a kiegészítő tábla, ha nem lett volna negatív tartalmú az állásfoglalásuk.

Észrevétel: Nem jók az átvezetések (zebra és mellette kockasor)

Válasz: Az értékelő nem tudom, hogy melyik rajzot nézte. Ezen a szakaszon nincs kijelölt gyalogos átkelőhely. Zebra is csak az állatkertben van.

Vélhetően arra van utalás, hogy a védett kerékpáros övezet kiterjesztésre került a párhuzamos járdára is. Ennek közlekedésbiztonsági és forgalomáramlási okai vannak. A mellékutcaiból kihajtó személygépkocsi arról kap jelzést, hogy keresztirányú kerékpáros forgalom jelentkezik. Ezt jelzi az a sárga burkolati jel, amit Önök kockasornak neveznek. Ez a védett övezet határa jelenti azt a zónát, melyen a kerékpáros biztonsággal áthaladhat. Ennek kiterjesztése a gyalogos forgalomra nem tilos. Hiszen így az autós a sárga jel előtt áll meg és nem akadályozza a gyalogos forgalmat sem. Ez az ésszerű megoldás olyan helyeken, mint Tótkomlós, ahol nem lehet minden sarkon gyalogos átkelőt kiépíteni.

Az átvezetések jók és ésszerűek.

Észrevétel: Gajdács Pál utcánál rossz helyen van az EAK (hátrébb kell tenni)

Válasz: A táblát hátrébb lehet tenni. Mindemellett létezik olyan kiegészítő tábla, melyet az adott forgalmi helyzetre adaptálni lehet. Ez az észrevétel nem a tárgyról szól. A kapkodó rosszindulatot tükrözi.

Széchenyi utca 2. helyszínrajz:

Észrevétel: Hasonlóan az előzőkhöz (táblák átvezetések)

Válasz: Hasonlóan az előzőekhez táblák és átvezetések.

Észrevétel: Nem látjuk indokoltnak a kétoldali, kétirányú kerékpárút létesítését.

Válasz: A hálózat célja azon forgalomvonzó területek aktív bekapcsolása, melyek a napi kerékpározásban a város életében jelentőséggel bírnak. Ezt szem előtt tartva a hálózati elemek a jelentős kerékpáros forgalmat igénylő munkahelyeket adó területek felé vezetnek. Ezen szempontok miatt kellett az 1020 szelvény környezetében a túloldalra átvinni a nyomvonalat.

Az 1020 szelvényből kiágazó további 127 m a köztemető felé vezet, így kegyeleti okok miatt is indokolt volt. Aki ezt vitatja az kegyeletet sért.

Ezzel teljesült azaz elvárás, melyet az egyoldaliság és a területelvű gondolkodás témakörben oly nagyon nehezményeztek.

Értékelés: Nincs alátámasztva, hogy miért pont ott van egy 30 férőhelyes tároló és vele szemben egy 20-as.

Válasz: Azért pont ott, mert a 20-as kerékpártároló a köztemető főbejárata, a túloldali 30-as egy jelentős közel 100 embert (és 400 főt eltartó) foglalkoztató munkahely főbejárata. További magyarázkodásnak nincs érte.

Értékelés: Nincs biztosítva a kerékpárral történő továbbhaladás a nyugati oldalon.

Válasz: Amikor a fizetésünket kézhez kapjuk, rájövünk, hogy korlátok között élünk. A kerékpárút esetében ugyan ez a helyzet. Jó lenne a fővárosig megépíteni a kerékpárutat Tótkomlósról, de sajnos erre pénzt szerezni lehetetlen. Ez egy másik emberöltő feladata. Azért nem vezet csak a belterületen a kerékpárút, mert a lehetőségek korlátozottak. Ez nem egy Deszki kerékpárút! Megdöbbenő, hogy ezt észrevételezték.

Értékelés: Abban az esetben, ha a kerékpáros ad elsőbbséget a keresztezett forgalomnak, az átvezetés felülete NEM színezhető téglavörössel az ÚME szerint.

Válasz: A közlekedésbiztonság rendszerelve a „látni és látszani”. Ezt bármilyen szabály is létezik, mindig szem előtt kell tartani. A keresztező állami utat az 1020 szelvény környezetében azért tartottam indokoltnak vörösre színezni, hogy növeljem a baleset kialakulásának lehetőségét. Ha optikailag jobban kiemeljük az átvezetést, a gépjárművek hamarabb észreveszik és kevesebb a baleseti kockázat. Ez főleg a kezdeti időkben lett volna szerencsés, amikor a forgalmi helyzet változását a kerékpárral közlekedők nem szokták volna meg. Nem mindenki olyan tájékozott ebben a témakörben mint a Magyar Kerékpárosklub. Ezt a megoldást nem tiltja az UME.

Fő utca 1 helyszínrajz:

Értékelés: Földvári utcánál az átvezetésben rossz a táblázás, valamint nincs tisztázva az elsőbbség.

Válasz: A Földvári utcánál a táblázás megfelelő. Javaslatokat lehetett volna tenni úgy, mint azt az előzőekben tették. Az elsőbbségi viszony tisztázva van. Én mint gyalogos és mint autóvezető, de még mint kerékpáros is tisztában vagyok vele, hogy az iskola főbejárata előtt tervezett kijelölt gyalogos átkelőhelyen hogyan kell közlekedni. A Magyar Kerékpárosklub ezt nem tudja? Nem értem, hogy mit nem értenek ezen a forgalmi helyzeten.

Értékelés: Diófa utcánál hiányzó H- 111, valamint az átvezetés sem megfelelő.

Válasz: A hiányzó H-111 a költségvetésben és a műszaki leírásban prognosztizálva lett. Attól a kerékpárútnak van értelme, mert a mellékutcában nem raktam ki a kiegészítő táblát. Az átvezetést nem a kerékpáros civil szervezet, de még nem is egy tervező dönti el. A gyakorlatban ez úgy működik, hogy a végleges forgalomba helyezésen dönti el a hatóság, hogy egy-egy forgalmi helyzet a papíron és a valóságban mennyire van összhangban. Ez évtizedek óta így működik, de nem csak Békés megyében, hanem mindenhol. Nincs tökéletes terv, csak tökéletes civil szervezet.

Értékelés: A két Diófa utca között valahol „átalakul” gyalog és kerékpárútról kerékpárútra (táblázás szerint)

Válasz: Éles meglátás. A 400- as szelvényben simul a kerítéshez a nyomvonal, hogy az „A” elektromos oszlop kiváltását elkerüljük. A lehető legnagyobb helykihasználás mellett a régi UME szerinti burkolat lett megtervezve. Itt valóban, igazat kell adni az értékelőnek. Ennek a projektnek semmi értelme, hiszen a két Diófa utca között hiányzik néhány tábla.

Fő utca 2 helyszínrajz:

Értékelés: Zrínyi utcánál hiányzik a kiegészítő az EAK tábla alá.

Válasz: Megint csak ismételni tudom magamat. Ennek a kerékpárútnak nincs értelme, mert hiányzik a mellék utcában egy kiegészítő tábla?

Értékelés: nem tartjuk indokoltnak az Engels utca és a Dózsa utca közötti több átvezetést

Válasz: Az Engels Friedrich utcán és a Dózsa György utcán is egy-egy átvezetés van.

A 675 szelvényben azért kellett elhúzni a nyomvonalat, mert az akkori szabvány még nem ismerte fel a pontszerű akadályt. A kettős „A” oszlopon elhelyezett 20kv-os légvezeték

kiváltása olyan költségnövekedéssel járt volna, amit a projektben nem vállaltunk fel. A legjobb megoldást választottam. Elkerültük ezt a problémát. Ha éles meglátással nézzük a következő csomópontot, akkor jól láthatjuk, hogy egy olyan rendkívül kedvezőtlen geometriában vagyunk amit a kerékpárút nyomvonalvezetésénél figyelembe kellett venni. Ez azt jelenti, hogy Dózsa György utca átmenő forgalmát, valamint a Szondi György utca és az Árpád utca forgalmát csak egy 5 ágú körforgalmú csomópont oldja meg. A nyomvonalvezetés lehetőséget ad arra, hogy a közeljövőben ez is orvosolva legyen ez a probléma. A kerékpárutat úgy is meg lehet építeni, hogy a körforgalomnak is legyen hely.

Értékelés: ezeknél az átvezetéseknél tisztázni kell az átvezetést.

Válasz: A kisebb forgalmú átvezetéseknél a kerékpárosnak van elsőbbsége. Még annak ellenére is, hogy az a helyszínrajzokból nem egyértelműen olvasható ki. Ismét igazuk van. Ennek a kerékpárt hálózatnak semmi értelme, mert hiányzik a mellékutcákból három kiegészítő tábla.

Értékelés: Nincs biztosítva a kerékpárral történő továbbhaladás.

Válasz: A kerékpárút a 3. helyszínrajzon halad tovább.

Értékelés: A jelenlegi állapotot ismertetni kell, hiszen megszüntetendő táblaként van feltüntetve a gyalog – és kerékpárút tábla és kihelyezendőként a kerékpárút tábla.

Válasz: A műszaki leírás részletezi a jelenlegi állapotot. Ez a szakasz (a Zrínyi utca környezetében) meglévő. Ennek felújítását hiúsították meg. A helyszínrajz a valós állapotot tükrözi.

Kossuth utca északi oldal 1 rajz:

Észrevétel: Örülünk a kapcsolódó utcák bekötéseinek.

Válasz: Mi is, annak hogy teljesül a kétoldaliság és a területelvű közlekedés. De sajnos nem valósulhat meg a projekt, mert a Magyar Kerékpárosklub nem tartja indokoltnak.

Észrevétel: Nem megfelelő átvezetések (táblázás (h-111))

Válasz: Valóban igaza van az értékelőnek. A kerékpárútnak nincs létjogosultsága, mert hiányzanak a mellékutcákban a kiegészítő táblák.

Értékelés: túl messze van az úttól a kerékpárút, így „rálóg” egy autó a kerékpárútra.

Válasz: Ezt sajnos nem tudom értelmezni. Ha túl messze van az úttól, hogyan lóghat rá? Ha pontosítjuk a szelvényeket talán megértem a problémát.

Értékelés: Ságvári Endre sornál a beavatkozás során a STOP-ból EAK lesz, ennek indokát nem látjuk.

Válasz: A forgalmi helyzet módosításának indokát a műszaki vizsgálatok rejtik el. A csomópont vizsgálata során a látási háromszögek kiszervezése döntötte le ezt a kérdést. A közútkezelő jóváhagyásával alakul a forgalmi helyzet.

Észrevétel: Nem látjuk a 13 férőhelyes tároló indokát, továbbá csak az ajánlásnak megfelelő kerékpártámaszt támogatjuk, melynek kapacitása mindenképpen páros.

Válasz: A 13 férőhelyet a Spottelep indokolja. Egy-egy rendezvényen sokan kerékpárral jelennek meg.

Az ajánlásnak megfelelő támaszok épültek volna meg.

Tótkomlós egy páratlan város. Ajánlom figyelmükbe az UME előírás 74. és 75. oldalát. A 11.3. c. ábra páratlan élményt nyújt a maga 11 férőhelyével, míg a 11.4. ábra vázlatosan mutatja be a támaszokból építhető ugyancsak páratlan számú kialakítást. Ezt hol olvasták, csak hogy Én is okosodjak.

Értékelés: Típusváltáskor nem szükséges az előző infrastruktúra végét jelző tábla.

Válasz: A tábla megvalósulás esetén elhagyható lett volna.

Értékelés: nem látjuk a típusváltás indokát.

Válasz: A típusváltás indoka a helyi adottságokban keresendő. A további fejlesztési célok között szerepel például a sporttelep előtti parkoló kialakítása. Ennek biztosít helyet a kerékpárút vonalvezetése. Nem sorolom tovább, mert nincs értelme.

2. rajz:

Értékelés: Nem megfelelő átvezetések.

Válasz: Az átvezetések megfelelőek. Belefáradtam az értetlen magyarázkodásba.

Értékelés: Javasoljuk a közparkhoz a kerékpártárolót.

Válasz: A közpark közvetlen közelében (mögötte) van a művelődési ház és vele szemben egy általános iskola. Ott van szükség kerékpártárolóra nem a közparkban.

Kossuth Lajos utca déli oldal

Észrevétel: Nem megfelelő átvezetések.

Válasz: Az átvezetések megfelelőek. Belefáradtam az értetlen magyarázkodásba.

Értékelés: Nem javasoljuk az oldalváltást, mely önmagában jelentős konfliktuspontot képez.

Válasz: Az oldalváltás indokát a műszaki leírás tartalmazza. A konfliktuspontokban igaza van a Tisztelt értékelőnek. A kerékpárút hálózatnak nincs létjogosultsága. Megvalósult a területelvű gondolkodás. A túloldal is be lett kapcsolva a hálózatba.

Békéscsaba, 2011. október 22.

Az értékelést készítette: Magyar Kerékpárosklub.

A válaszokat adta

