

Címzett: Tarjáni István
Polgármester, Biatorbágy Városának Önkormányzata

Tárgy: Budapest – Balaton kerékpáros túraútvonal Biatorbágy belterületi szakasza

Tisztelt Tarjáni István Polgármester Úr!

A 2018. június 06-án megtartott fórum kapcsán kérjük, fontolják meg alábbi állásfoglalásunkat.

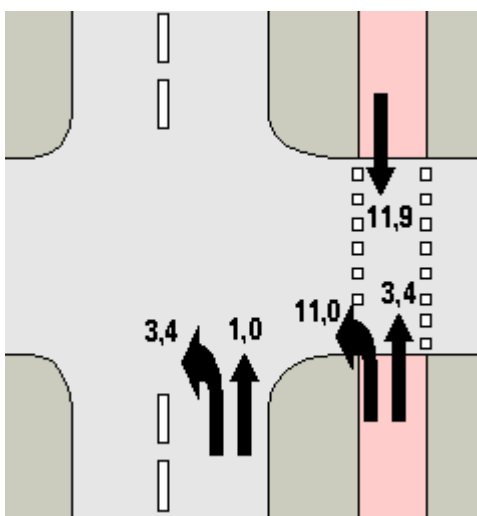
Előzmények:

A tárgyi szakasz kapcsán a Magyar Kerékpárosklub nem került bevonásra a tervezési folyamatba. A terveket – kérésünkre – a tervzsűri után egy hónappal tudtuk megtekinteni, amikor már megszületett a döntés a kerékpárút kialakítása mellett, a tanulmánytervben javasolt kerékpársáv helyett. A 2018 június 06-án, Biatorbágyon tartott fórum kapcsán lehetőséget látunk a lakossági ellenvetések okán a korábbi döntés megváltoztatására.

A településen keresztül vezető nyomvonalat támogatjuk. Amellett, hogy az idelátogatók számára megközelíthetővé teszi a helyi szolgáltatásokat, ezzel fellendítve a helyi gazdaságot, a helyi lakók számára is egy fontos városi tengely válhat kerékpárosbaráttá. Ugyanakkor úgy gondoljuk, hogy kerékpársávok kialakítása jobban illeszkedne a szakasz sajátosságaihoz.

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 tárgyi szakaszon további problémák is felmerülnek:

- A szakasz lejtős, nagyobb sebesség elérését teszi lehetővé kerékpárral, ami fokozza a balesetveszélyt.
- Számos kapubeálló található az útvonalon, ahol várható a kerékpárútra keresztben való ráparkolás, valamint a telkekről kihajtó járművezetők nem látják be a kerékpárutat. Ez az elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút esetében a legkritikusabb, ugyanis ez a tervek szerint a telkehatár mentén vezetne. A forgalomba való becsatlakozáshoz a telkekről kihajtó járművezetők kénytelenek lesznek a kerékpárúton állva várakozni, mert csak így látják az úton érkező gépjárműveket.
- Az elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút hosszabb szakasza épp a gyalog legforgalmasabb területre esik.
- A kerékpárút vonalvezetése hosszú távon ellehetetleníti a fasor jelleg megtartását és a járdák városközponti funkcióhoz méltó szélesítését.

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:

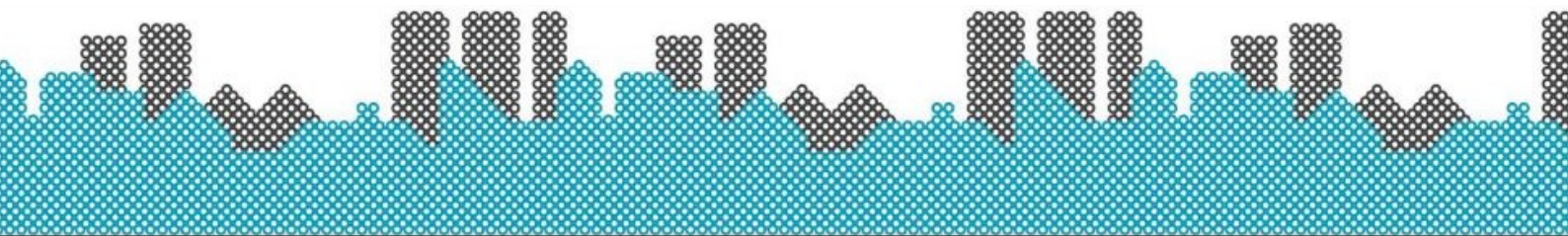
IV. Térhasználat

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 keresztezések, 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 iránynak megfelelően, két oldalon közlekedni, ami a létesítmény nem megfelelő használatát eredményezi (a közút túloldalán, ahol nincs létesítmény is kerékpároznak). Ennek eredménye a jelentős szembeforgalom, ami – a kérdőívek alapján – a kerékpárosok számára a legnagyobb probléma.



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:

a13) Belterületen, 200 méternél sűrűbb útcsatlakozások és útkereszteződések esetén kizárólag különösen indokolt esetben pl.: 50 km/h-nál nagyobb megengedett közúti sebességhatár, jelentős tehergépjármű-forgalom, egyoldali beépítettség, meglévő hálózati elemek közötti azonos létesítménytípussal tervezett összeköttetése esetén támogatható az egyoldali elválasztott létesítmény kiépítése.

a14) Gépjárműforgalomtól elválasztott önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakításakor be kell mutatni, és biztosítani kell (azaz szükség szerint ki kell építeni) a gyalogos forgalom azonos oldali elválasztott levezetését.

a15) Lakott területen elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút csak kivételesen (pl.: keresztmetszeti kötöttségek, helyhiány vagy egyéb feloldhatatlan akadály esetén) támogatható.

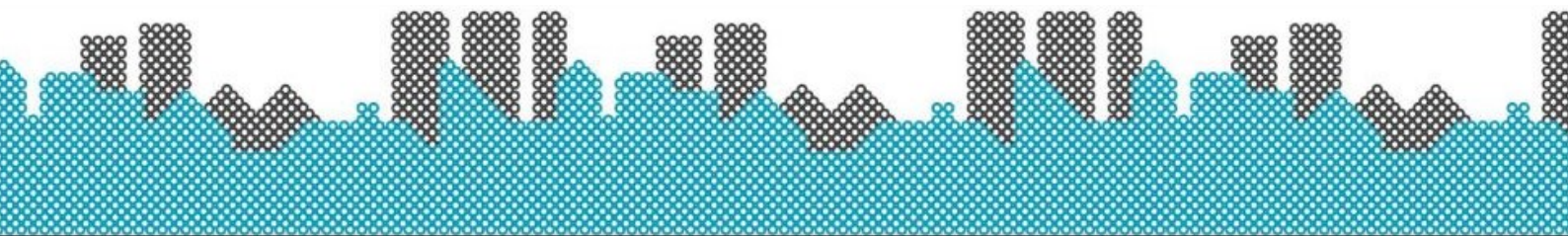
a16) Belterületen, gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény létesítésekor (törekedni kell az irányhelyes kialakításra!) be kell mutatni, és biztosítani kell, hogy a beavatkozás után a kerékpáros közlekedés nem lesz rosszabb a kiinduló állapothoz:

a. minden irányba biztosított a kerékpáros kapcsolat, a kerékpáros forgalom továbbvezetése;

b. nem létesülnek kerékpárosok számára két irányban nem járható egyirányú utcák, stb.).

Elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény tervezési szakaszával párhuzamosan meg kell vizsgálni a közúton való kijelölés lehetőségét is, és amennyiben az gyorsabb és az irányhelyes kerékpáros közlekedés feltételeit megteremti, javítja, megtartja (pl. a kerékpárral gyorsabban és magabiztosabban a közlekedők részére), úgy a kijelölt létesítményt is javasolt párhuzamos létesítményként kialakítani, ebben az esetben a kijelölt és az épített létesítmény hossza külön-külön számolandó az indikátorvállalás keretében.

a17) Közúttól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása esetén baleseti elemzést szükséges készíteni a szükséges forgalomtechnikai beavatkozások tervezéséhez és megvalósításához.



A kerékpársávok előnyei:

- A kerékpározó jól látható a közúti forgalom számára.
- Kereszteződésekben távolabb helyezkedik el a telekhatártól, épületektől, így hamarabb észlelhető a keresztező utcából 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.
- Párhuzamos parkolás kialakítható a meglévő fák közötti felületen, például gyeprácsos burkolattal. Így a fasor jellege megőrizhető, kiegészíthető.

A kevésbé gyakorlott kerékpározók számára további biztonságérzetet jelenthet megemelt kerékpársáv kialakítása. Ehhez részletes tervezési útmutató készült az aktuális ciklusra:

[„Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv tervezési útmutató](#)

További információ:

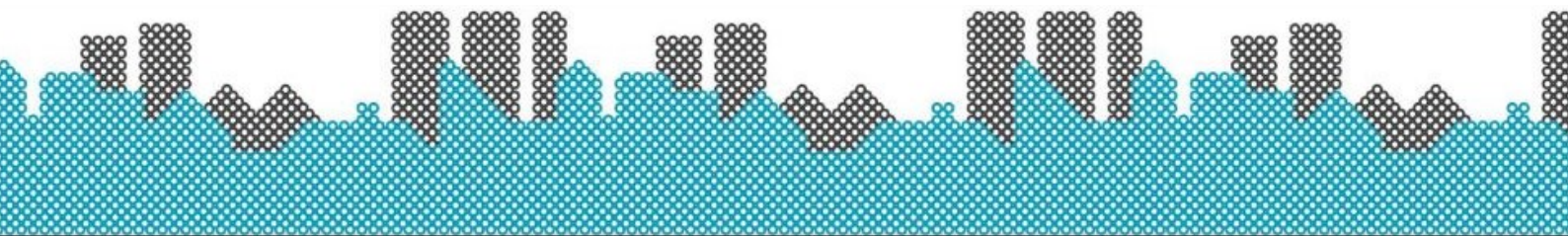
<https://drive.google.com/drive/search?q=koppenh%C3%A1gai>

Az Útügyi Műszaki Előírások vonatkozó előírásai

A Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Előírás 6.1 ábrája szerint a biatorbágyi szakaszt jellemző 10.000 E/nap/két irány ÁNF a közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása szempontjából az átmeneti tartományba esik.

A 6.1 táblázat szerint **még 20.000 E/nap/két irány ÁNF esetén is alkalmazható kerékpársáv.**

A 6.2.2 bekezdésben, az átmeneti tartomány leírásában **különösen javasolt a 300 m-nél sűrűbb útkereszteződések esetén a kerékpáros forgalom kétoldali, menetirány szerinti vezetése**, ami a tárgyi szakaszra is igaz.



A 2018. június 06-án tartott fórumon hallott észrevételek alapján úgy gondoljuk, hogy kerékpársávok használata jobban illeszkedne a Szabadság út – Nagy utca szakaszon a település adottságaihoz:

- Közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A szubjektív biztonságérzetet a kiemelés alkalmazása javítja.
- A megoldás meghagyja a gyalogos felületek bővítésének lehetőségét, nem vesz el helyet a különféle szolgáltatások, éttermek előtti járdán.
- A gyalogosok számára sokkal nyugodtabb közlekedést, időtöltést biztosít.
- A parkolóhelyek fák közé helyezésével a fasor megtartható.
- A kapubeajtók használatakor az ott lakóknak is kényelmesebb, ha az úttesten kell kerékpározókra számítaniuk.
- A sebesség 30 km/h-ra való korlátozása stívább növelné a közlekedésbiztonságot minden használó számára, gyalogosan is biztonságosabb lenne az utat keresztezni. Ha a településközponti jelleg erősítése cél ezen a szakaszon, ez az intézkedés ebbe az elképzelésbe is illeszkedik.
- A szegélyen kívüli intézkedések szakaszosan ütemezhetőek.

Örömmel láttuk a helyi közösség tudatos szerepvállalását a lakóhelyük átalakításával kapcsolatban, és reméljük, hogy az elhangzott észrevételek segítséget jelentenek az Önkormányzatnak a legjobb megoldás megkeresésében.

2018. június 08.

Üdvözlettel:

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

