

Címzett: Köbli Magdolna, fejlesztési mérnök
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Közúti, Vasúti és Kerékpáros Infrastruktúra-fejlesztési Osztály

Tárgy: Sopron KHT és Várkerület revitalizáció terv észrevételek

Tisztelt Köbli Magdolna!

A tárgyban említett fejlesztést irodánk mérnökei valamint a „Wilfing Áron Egyesület a közlekedésbiztonságért és toleranciáért” egyesület részéről Bális István és Horváth Balázs támogatják, ugyanakkor a dokumentációt egészében vizsgálva elmondható, hogy annak szerkezete hiányos, azonban mért adatokkal alátámasztott szakmai anyag, mely pontosításokat, kiegészítést igényel. Alább összefoglaljuk észrevételeinket.

KHT:

1. Hiányzik a bevezető, összefoglaló rész, amiben megfogalmazásra kerül a KHT készítésének célja, tanulságai.
A dokumentációt egészében vizsgálva elmondható, hogy általános irányelveket tartalmaz, melyet adatokkal támaszt alá. Teljes terjedelmet figyelve megállapítható, hogy egy tájékoztatlan olvasó számára is nyújt olyan információkat, melyek alapján kellő környezetben szemlélhető a jelenlegi helyzet. Úgy tűnik tehát, hogy úgy az informálódó nagyközönségnek és szakembereknek is szól. Amennyiben a cél a két irány egy helyen kezelése, úgy részben helyesen kezeli azokat, viszont ha felmerül a lehetőség a külön-külön kezelésre, úgy javasoljuk egy széles körben is könnyen értelmezhető összeállítás, kompakt tájékoztató készítését és egy a mostaninál sokkal részletesebb, pontosabb szakmai anyag készítését.
2. A KHT javasolt szerkezetét érdemes tartani a könnyebb áttekinthetőség és kereshetőség érdekében. Például külön fejezetet érdemelnek a megalapozó dokumentumok.
3. Némelyik ábra magyarázatra szorulna, pl 17. ábra a motorizációs fokról. Az ábra kapcsán nem jelenik meg konklúzió, értelmezés, javasolt intézkedés, a szövegtől függetlenül szerepel a dokumentumban.
4. A Magyar Kerékpárosklub ajánlja, hogy a baleset szó használatát szándékosan kerüljük, ugyanis azt tükrözi, mintha az ütközések elkerülhetetlenek lennének, pedig a megfelelő forgalomtechnikai és szoft elemek alkalmazásával megelőzhetőek. Helyette a karambol szót használjuk.
Bővebben: <http://www.vox.com/2015/7/20/8995151/crash-not-accident>

A karambolok adatainak elemzését részletesebben érdemes kifejteni, és hosszabb időtávot érdemes vizsgálni. A következő szempontok alapján lehet elemzést készíteni:

- kimenetel szerint
- hónapok szerinti megoszlás szerint
- kerékpáros közlekedő szerepe: okozó, részes, kerékpározók közötti, magános
- gépjárművel való ütközés esetén megoszlás okozó szerint
- ittasság aránya
- sűrűsödések, gócpontok vizsgálata
- karambolok okai:
 - sebesség nem megfelelő alkalmazása
 - előzés szabályainak megsértése
 - elsőbbség meg nem adása
 - irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése
 - megállási kötelezettség elmulasztása
 - járművezető egyéb hibája
 - gyalogosok hibája
 - egyéb okok

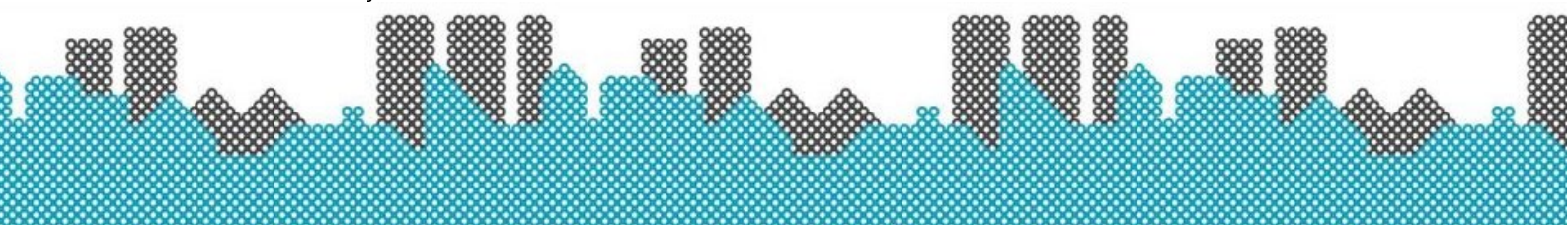
5. Kerékpártárolók pontnál a Sopron által preferált típus rossz példa, félrevezető lehet, hogy ilyen megfogalmazásban szerepel a KHT-ban. A kerékpártárolók konkrét elhelyezésére, fejlesztésére vonatkozó javaslat hiányzik. Meg kell vizsgálni, hogy a város főbb forgalomvonzó létesítményeinél milyen számban és kialakításban vannak kerékpártámaszok, legalább általánosságban be kell mutatni. Iskoláknál, nagyobb munkahelyeknél, vasútállomáson stb. A javaslati részben erre is ki kell térni, legalább a főbb helyszínekre javaslatot kellene adnia az anyagnak.

6. Jelenlegi és javasolt intézményi háttérrel, fenntartási-üzemeltetési elképzeléseket bemutató fejezetek hiányoznak. Ezen túl fontos lenne javaslatokat tenni a városvezetés civil szervezetekkel való együttműködési lehetőségeire, illetve egyéb szereplőkkel (pl rendőrség) való együttműködésre.

7. Szemléletformálással kapcsolatos javaslatok hiányoznak, pedig ez épp olyan fontos mind közlekedésbiztonsági szempontból, mind a fenntartható közlekedési módok terjedésének szempontjából, mint maga az infrastruktúra. Megfelelő szemléletformáló és népszerűsítő kampányok hiányában a lakosság berögzült közlekedési szokásai, a kerékpározáshoz kapcsolódó esetleges félelmei vagy ellenérzései csak nehezen változnak.

8. A dokumentumban található térképek nehezen olvasható szövegeket tartalmaznak. Hasznos lenne egy összefoglaló problématérkép. A forgalomvonzó létesítmények esetén jó lenne funkció szerint különválasztani őket: pl. oktatás/ munkahely/ szabadidő/ ügyintézés/ egészségügy/ bevásárlás/ lakóhely/ turizmus/ egyéb, térképen külön színnel jelölni

9. Az anyagban felsorolt fejlesztésekhez nincs forrás rendelkezve, nincs pénzügyi terv, a javaslatok nincsenek ütemezve.



10. Az anyagban található javaslatok túl általánosak, nincs kerékpárforgalmi hálózati javaslat, inkább csak néhány fontosabb útvonal van kijelölve fejlesztésre. A cél az lenne, hogy az anyagban elkészüljön egy hálózati javaslat, ami alapján aztán lehet fejleszteni a meglévő állapotot, és kapcsolódni más hálózatokhoz. A javaslati munkarész csak útvonalakkal foglalkozik. Az anyagnak tartalmaznia kellene egy olyan részt is, ahol megvizsgálja a város egyirányú utcáit: megnyitható e és ha igen milyen feltételekkel nyitható meg.

11. A hálózati tervnek a meglévő kerékpáros létesítményeket részletesen be kellene mutatni és felül kell vizsgálni azokat. Javaslatot kellene adnia az esetlegesen szükséges korszerűsítésükre is. Sajnos erről csak általánosságban ír az anyag, de konkrét vizsgálat és javaslatok szükségesek. A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeknél vizsgálni kellene a létesítményeket tételesen, legalább az alábbi szempontok figyelembevételével: hálózatoság, kapcsolatai az úthálózattal (elvarratlan végpontok, egyoldali kialakítás esetén kapcsolat a túloldali utcákkal stb.), használhatóság, használati szokások, balesetek, konfliktusok, megfelel-e a műszaki előírásoknak, irányhelyesség.

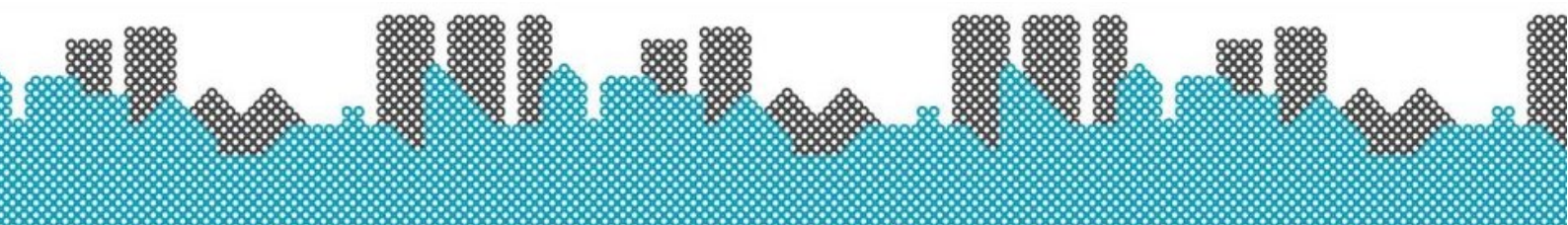
12. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények mellett meg kell vizsgálni, hogy a város főbb útvonalai, ahol nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény, ott milyenek a feltételek, mennyire kerékpárosbarát a kialakítás stb. Milyen beavatkozásokra van szükség? Az anyag a fenti pontokat csak általánosságban említi meg a 3. fejezetben. Véleményünk szerint konkrétan végig kellene nézni az összes meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítményt, plusz a fontosabb útvonalakat ahol önálló létesítmény nincs, de közlekedési szempontból fontos. Az anyagnak tartalmaznia kellene a döntést is, hogy ezeken az útvonalakon kell-e valamilyen beavatkozás, vagy esetleg már most is kerékpárosbarátak-e. Az 5. Hiányzó kerékpáros kapcsolatok ábra foglalkozik a témával, de ezeket részletesen be kellene mutatni.

13. Az anyagban megjelenik a gyalog- és kerékpárutak javasolt felülvizsgálata, irányhelyes létesítménnyel való kiváltása, a gyalogos-kerékpáros konfliktusok feloldása. A probléma az, hogy csak általánosságban jelenik meg a javaslat, pedig a meglévő létesítményekre konkrét fejlesztési javaslatot kellene adni.

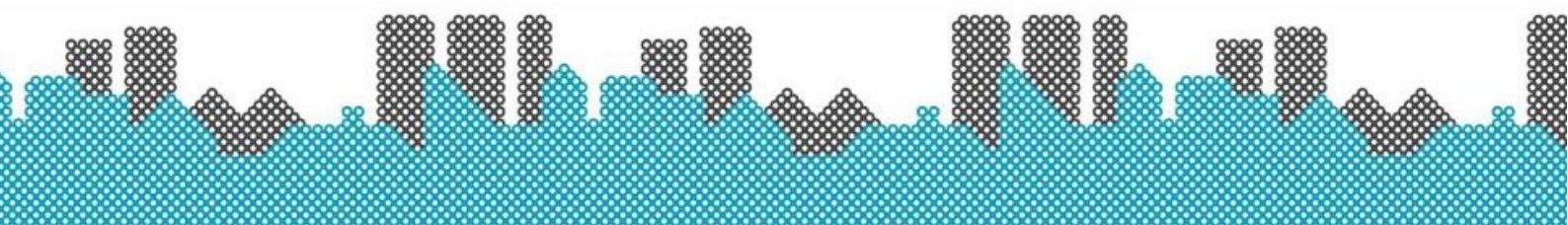
További szempontok:

1. Hiányzik egy jól átgondolt kerékpárforgalmi hálózat, ami kijelöli azokat az utcákat, amelyek a város kerékpáros közlekedésének fő ütőerei. A közlekedés és a turizmus

2. látszólag külön van kezelve, de az anyagban mintha keveredne. Egy-egy létesítmény persze lehet egyszerre turisztikai és közlekedési is, de több helyen mintha csak a turizmus és szabadidős szempontok jönnének fel.



3. A KHT-ben szereplő javaslatok elsősorban kiemelt főhálózati elemeket tartalmaznak, melyek városrészeket kötnek össze. Emellett foglalkozni kellene azzal a kérdéssel is, hogy a városban bárhonnan-bárhová el lehessen jutni kerékpárral, azaz a főhálózati elemeken kívül eső utakkal is, legalább általános javaslatokat és szempontokat adva a fejlesztésekhez.
4. A javasolt fejlesztéseknél nem elegendő a nyomvonal körvonalazása, ennél konkrétabb javaslatra, konkrét főhálózati elképzelésekre van szükség javasolt műszaki tartalommal.
5. A tervezés alatt álló beruházásokat részletesen be kell mutatni, a hálózatiságra nagy hangsúlyt kell fektetni.
6. Általánosságban az anyag kiemeli, hogy az egyoldali kétirányú kerékpárutakat a kialakításból származó hátrányai miatt kerülni kell, azonban a javasolt fejlesztéseknél jellemzően ez a létesítménytípus szerepel javaslatként.



Várkerület revitalizáció terv véleményezése:

A tervet egészében véleményezzük, mert csak csatlakozásokkal, kontextussal együtt lehet értelmezni egy városi vagy közlekedési beavatkozást. Amellett, hogy elismerjük a megvalósult ütem kimagasló építészeti minőségét, meg kell jegyezzük, hogy az adott helyszínen életszerűtlen megoldásnak tartjuk a járműforgalomtól elválasztott kétirányú kerékpárút építését.

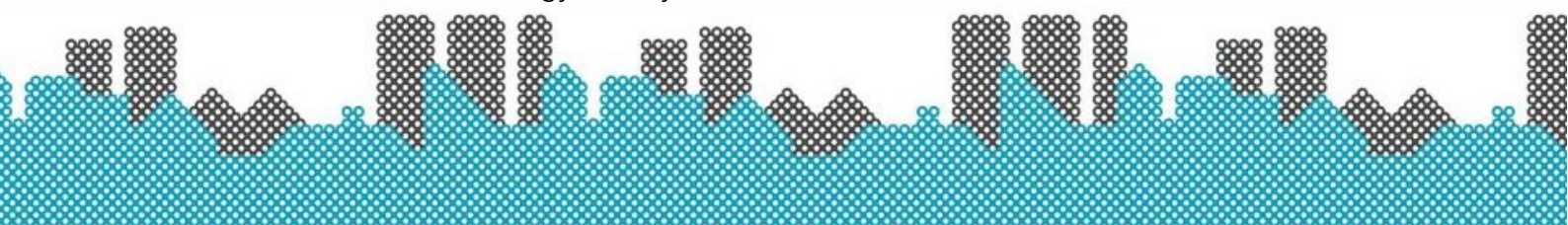
Ez a megoldás külterületen javasolt, vagy olyan esetben, ha túl nagy a gépjárműforgalom, vagy jelentős a sebességkülönbség a kerékpározók és a gépjárművek között. Ezek közül egyik kritérium sem áll fent, épp ellenkezőleg. A tervezési terület járda szintjére emelt forgalomcsillapított kereszteződések között fekszik, valamint 30 km/h sebességkorlátozás lesz érvényben. A terület belvárosi, történelmi jellegéből adódóan is közelíthetne a közös úthasználati módhoz, ahol a közlekedés különböző szereplői egymásra figyelve együttműködően közlekednek.

Jobb megoldás lehetett volna, ha a kerékpározók a gépjárművekkel osztoznak az útfelületen, hiszen sebességük között nincs nagy különbség, forgalomcsillapított terület lévén. A tervezett megoldásban a kerékpározók az elválasztás nélküli járdával kapcsolatosan kerülnek konfliktusba a gyalogosokkal, nézelődő turistákkal, vagy a buszmegállókból elindul gyalogosokkal.

Azért is lett volna kézenfekvő a kerékpárosok úttesten való vezetése irányhelyes módon, akár kerékpársávval, akár kerékpáros nyommal, mert a tervezési területhez csatlakozó utakon is az úttesten közlekedhetnek a kerékpározók. A különböző megoldások közötti gyakori válogatás kényelmetlen és a váltási pontok egyben veszélyesebb pontjai is az infrastruktúrának. Az irányhelyes megoldások mellett szól az utca mindkét oldalának könnyű feltárása és a gépjárművezetők számára megszokott mozgási irányok.

A kétirányú kerékpárutakról köztudott, hogy a keresztutcáknál való átvezetésük sokkal veszélyesebb, mint az irányhelyes kerékpársáv, mert a keresztutcairól érkezők sokszor nem számítanak a szokatlan irányból érkező kerékpározóra. A kerékpárút az épületek vonalához közelebb helyezkedik el, mint a kerékpársáv, így nehezebben belátható. Ezen túl, a kerékpározó a gyalogosokhoz képest gyorsabban érkezik a keresztutcahoz, ahol elsőbbsége van, ám a gépjárművezetők nem mindig számítanak arra, hogy még a merőleges úttest előtt, a kerékpárúton közlekedőnek is meg kell adniuk az elsőbbséget. Ez balesetveszélyes helyzeteket okoz.

A tervbemutatáson szóba került a buszöblök, buszmegállók kialakítása, mint indok a kerékpáros infrastruktúra elválasztására, de nem tartjuk összeférhetetlennek a két létesítményt, számos jól működő megépült példa létezik erre. Történelmi városrészben fokozottan kérvényesülnie kellene annak az elvnek, amit a Bécsi egyezmény is megfogalmaz, miszerint „A járművezetők különös figyelmet/gondosságot tanúsítsanak a legsebezhetőbb közlekedők iránt, úgymint a gyalogosok, kerékpárosok, de mindenekelőtt a gyerekek, idősek és fogyatékkal élők iránt.” - Bécsi egyezmény 7.3.



A Színház utca felé vezető kerékpáros kapcsolat kialakítása egyszerűbb lett volna közös gyalogos és kerékpáros felület létrehozásával a kiemelt gyalogátkelőhelytől kezdve a Színház utca felé, ami jelenleg is sétáló utca, és nem tartom életszerűnek, hogy itt külön kerékpáros létesítmény megjelenjen. A tervsúrin bemutatott terven a kétirányú kerékpárút szerepelt a személygépkocsi parkoló mögött vezetve, kanyarodáshoz szükséges fordulási sugár nélkül, derékszögben.

Összefoglalva úgy gondoljuk, hogy érdekesebb együttműködésre ösztönözni a közlekedés résztvevőit egy ilyen történelmi belvárosi, forgalomcsillapított szituációban, mint az elválasztani a különböző módokat.

A további együttműködés reményében állunk az Önök rendelkezésére.

Üdvözlettel:

Budapest, 2016. december 15.

Molnár Berta
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub

