

Címzett: **S. Tombor Katalin**
Stratégiai referens, Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Nyíregyháza KHT

Tisztelt S. Tombor Katalin!

Nyíregyháza Kerékpárforgalmi hálózati tervével kapcsolatban az alábbi véleményt fogalmaztuk meg.

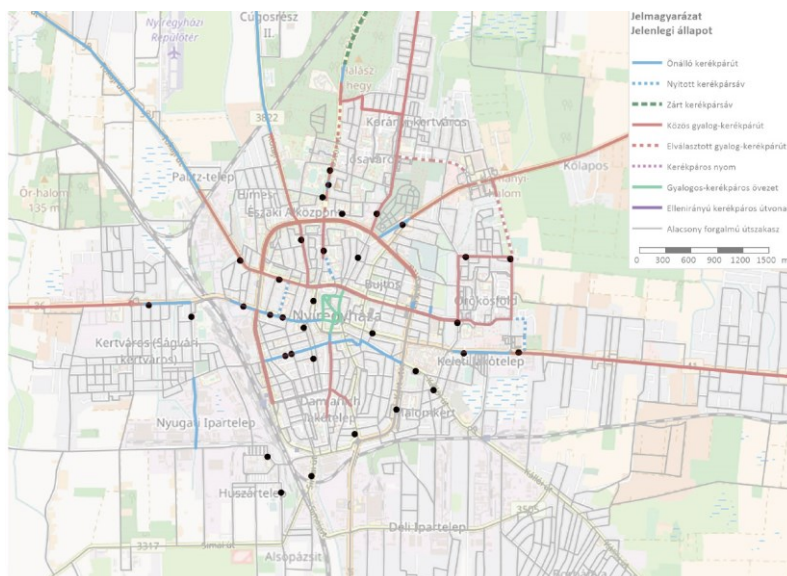
Általános észrevételek

Felületválasztási szokások:

Ehhez érdemes tudni, hogy a város igen sok helyen tiltja az úttesten való kerékpározást, olyannyira, hogy a helyi szokásokban a járdán való kerékpározás rögzült. A kerékpárforgalmi létesítmények közül csupán 2 % irányhelyes megoldás, így nem csoda, ha a város lakói ritkán találkoznak kerékpársávval. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények között nagy arányban vannak az egyszerűen gyalog és kerékpárútként kitáblázott járdák, amik szélessége sokszor nem felel meg az előírásoknak, hivatásforgalmi célra ezért nem alkalmasak, kerékpárosok és gyalogosok számára is egyaránt kényelmetlenek. A felületválasztás megoszlása szerint a gyenge kínálat és a tiltások ellenére még így is sokan az úttestet választják. (24. ábra)

Baleseti elemzés:

Ha a baleseti ponttérképet összevetjük a meglévő létesítményekkel, látszik, hogy a balesetek többsége a hibásan megválasztott létesítménytípuson adódott. Az ábrázolt 34 pont közül 20 a meglévő létesítményeken található.



1. ábra – A baleseti ponttérkép a meglévő létesítményekkel összevetve rávilágít az eddigi problémás létesítményválasztásra

Az elemzés említi, hogy növekedett a balesetek száma. Úgy gondoljuk, hogy ebből az a következtetés vonható le, hogy felül kell vizsgálni a korábbi létesítményválasztási preferenciákat, és a jövőben valóban biztonságos irányhelyes létesítményeket kell választani. A meglévő, balesetveszélyes létesítmények nincsenek kiemelve a baleseti elemzésben, ami torzított következtetésekhez vezet.

A baleseti helyzet említi, hogy a balesetek okozói között emelkedett a kerékpározók aránya. Érdemes lenne feltárni, hogy ez összefüggésben van-e a tiltó táblák kihelyezésével. Veszélyes útszakaszokat nem tesz biztonságosabbá a kerékpározni tilos tábla, a közlekedni kívánókat nem kitiltani kell, hanem biztosítani a védtelenebb közlekedőknek is megfelelő körülményeket. Káros megközelítésnek tartom, ha a közútról való kitiltással és járdára tereléssel kívánják orvosolni a forgalombiztonsági problémákat.

Létesítményválasztás

„A TOP prioritások előnyben részesítik az irányhelyes, közúttal közösen vezetett kerékpárforgalmi létesítmények kialakítását. Bár belterületen a 200 méteren belül útcsatlakozások és útkereszteződések esetén kizárólag az egyoldali elválasztott létesítmény kiépítése támogatható, a városban ettől eltérő megoldások is megjelenhetnek.” – (65.oldal)

A második mondat téves. Helyesen:

a 13) 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.

További ehhez kapcsolódó pontok a pályázati kiírásból a vélemény végén találhatók.

Kerékpárút

A tervező felsorolja a kerékpárút létesítménytípusnak az előnyeit és hátrányait, amivel egyetértünk. Javasoljuk ezt szem előtt tartani létesítményválasztáskor, különös tekintettel a következő mondatra:

„Nemzetközi adatok szerint a belterületi, kétirányú kerekparutakon a keresztezések, csomópontok baleseti kockázata többszörösére emelkedik a létesítés előtti állapothoz képest.”

A létesítménytípusok, eszközök bemutatásánál hiányoljuk a koppenhágai típusú kerékpársáv, valamint a kerékpárosbarát fizikai forgalomcsillapító eszközök bemutatását.

Javasolt fejlesztések bemutatása:

A fejlesztési javaslatok nem élnek a forgalomcsillapítási lehetőségekkel. ez egy fontos hiányosság.

Belső területeken a nem irányhelyes létesítmények felülvizsgálata, irányhelyes létesítményre való cseréje lenne a cél, nem pedig a korábbi hibák konzerválása, különösen a baleseti térkép alapján.

Több helyen nem elegendő az elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút szélessége. Ezekon a helyeken különösen fontos lenne irányhelyes létesítményre való váltás, illetve a közúton való kerékpározás tiltásának feloldása.

Busz-kerékpársávok használata nem jelenik meg a javaslatok között, pedig fontos lehetőség lenne.

Állomás tér:

Belvárost körülvevő utakon hosszú távon irányhelyes létesítményt terveznek, nem javasoljuk, hogy addig is a városi környezetben legkevésbé kedvező létesítménytípus, a közös gyalog és kerékpárút valósuljon meg. A a létesítménytípusok értékelőjében is említettek szerint az egyoldali kétirányú létesítmények városi környezetben rontanak az adott szakasz forgalombiztonságán!

Bocskai utca, (körút – Család u.):

Nem fogadható el járdán vezetett kerékpárút!

Bottyán János u.:

Ipari terület, kamionok, nem elegendő a nyom. Gyalogos járda is több helyen hiányzik. Ha a dolgozók idejutásának megkönnyítése a cél, akkor a terehforgalom miatt elválasztott gyalog és kerékpárút lehet a megoldás, de mi nem láttunk forgalmi adatokat.

Család utca

A KHT ismét a járda kárára kíván kerékpáros létesítményt létrehozni, ami ráadásul a Család utca északi, erősebben beépített szakaszán nem lehetséges. Az útvonal hasznos lehet a alkótelep és az áruházak összekötésére, de ha nyitott kerékpársáv kialakítása az esetleges nagy forgalom miatt nem lehetséges, akkor megvizsgálható még a Futó utca, vagy a Hajdú utca.

Debreceni út

Koppenhágai kerékpársáv kialakítását javasoljuk. Belső részekén ne létesüljön kerékpárút. Közúton vezetett, irányhelyes létesítmények készüljenek, pl koppenhágai kerékpársáv. Csökkentett sebességű területen semmi sem indokolja a kerékpárút létesítést. Inkább a felületek újraosztása által megvalósuló forgalomcsillapító hatásra kell törekedni.

Dózsa György utca

Nem kellene elrontani a járdákat. Koppenhágai kerékpársáv, vagy kerékpársáv.

Dugonics utca

Mint Legyező utca.

Erdő sor

Körút részein irányhelyes kialakítású létesítményt javasolunk. Ha lehet, koppenhágai kerékpársávokat.

Garibaldi utca

Ha a tervezett mintakeresztelvény igaz, akkor a lámpaoszlopokat át kell helyezni. Bocskai utcára javasolt irányhelyes mintakeresztmetszet itt is alkalmazható.

Huszár sor

Van hely irányhelyes létesítmény számára. Ha hosszú távon ez a terv, felesleges kp útra költeni! inkább legyen kevesebb irányhelyes, mint több kp út.

Inczédy sor

Ideiglenesen se hozzunk létre olyan létesítményt, ami köztudomásúlag ront a forgalombiztonságon ahhoz képest is, ha korábban egyáltalán nem volt létesítmény. Még a baleseti számok növekedése is a város rossz létesítményválasztását mutatja.

Jósa András utca

Megnyitás ellenirányban kerékpározók részére?

Kállói út

Legalább a körforgalomtól befelé irányhelyesen létesüljön. Borbánya mentén gyalogos konfliktusok várhatók. Nem szabadna a járda rovására kijelölni a kerékpárforgalmi létesítményt.

Kert utca

Mint a többi körúti szakasz.

Kosbor utca

Ez egy meglévő létesítmény.

Kossuth Lajos utca

Teljes hosszön gykp-t megszüntetni és irányhelyes létesítményt létrehozni.

László utca

Mint a körút többi szakasza. Meglévő kerékpárutak mielőbbi felülvizsgálata.

Legyező utca

Nyitott kerékpársáv, forgalomcsillapítás vízszintes elhúzásokkal, kerékpársáv egyenes továbbvezetésével, terelővonal megszüntetése.

Lujza utca

Kamionok? helyette Kéményseprő utca burkolatjavítással és forgalomcsillapítással?

Mező utca

Mint a körút többi szakasza.

Móricz Zsigmond utca

Mint a körút többi szakasza.

Orgona utca

Forgalomcsillapítás többet tesz egy útszakasz kerékpározhatóságáért, mint egy nyom. Nyomtól nem lesz kerékpárosbarát egy nyíl egyenes út.

Petőfi utca

Mielőbbi felülvizsgálat, irányhelyes kialakítás.

Sarkantyú utca

Fizikai forgalomcsillapítás fontos, ha többre lenne szükség nyitott sáv, vagy nyom kellhet e mellett.

Simai út

Rendkívül aránytalan költség egy néhány utcás település részére. Nem látjuk értelmét. Ennél sokkal hasznosabban is el lehet költeni ezt a pénzt.

Szántó Kovács

Kerékpárosbarát fizikai forgalomcsillapítás.

Szarvas utca

30-as sebességhatár van az utcán. Kerékpárosbarát fizikai forgalomcsillapítást javaslunk. Nem életszerű ilyen helyen a kerékpárút.

Szélsőbokori út

Nyitott kerékpársáv, forgalomcsillapítás vízszintes elhúzásokkal, kerékpársáv egyenes továbbengedésével, terelővonal elhagyása.

Tiszavasvári úti felüljáró

Aránytalanul nagy költség. Szintbeli keresztezés javasolt, esetleg útpálya szűkítéssel gykp + korlát a gépjárművek felé.

Tünde utca

Déli oldalon javasolja a KHT, ha jól értjük, mert már ott van járda? A járda bővítésre fog kerülni az úttest rovására?

Váci Mihály utca

Az irányhelyes kialakítást támogatjuk, felesleges ideiglenesen rossz megoldást építeni.

Vasgyár utca

Mint a körút további szakaszán. A nem irányhelyes létesítmény mielőbbi felülvizsgálata szükséges.

Zenta utca

Kerékpárosbarát fizikai forgalomcsillapítás.

Kállói úti mintakeresztmetszet:

Az út jelenleg nem asszimmetrikusan van kiszabályozva. Ezt meg kívánják változtatni, vagy a valóságban a maradék helyen fog osztozni a kerékpározó és gyalogos?

A KHT célkitűzései, alapelvei helyesek, ugyanakkor nem tükröződnek a javaslati munkarészben.

Látszik, hogy a tervező és a város célkitűzései helyesek, de ellenállásba ütköznek a gyakorlatban. Javasoljuk, hogy azokat a megoldásokat, helyszíneket ütemezzék előre, ahol keresztülvihető az irányhelyes létesítmény kialakítása, illetve inkább kevesebb, de hatékony megoldás (fizikai forgalomcsillapítás) szülessen, mint több kevésbé hatékony intézkedés (kerékpáros nyom).

Kivonat a pályázati kiírásból:

a12) Egyoldali kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút tervezése esetén be kell mutatni, hogy miért nem valósítható meg az irányhelyes kerékpáros közlekedés kialakítása a közút területén. Amennyiben az egyoldali vezetés nem váltható ki irányhelyes vezetéssel, a lehető legkevesebb számú oldalváltással és/vagy létesítménytípus-váltással kell a létesítményt megtervezni a baleseti gócpontok (ahol a kétirányú kerékpáros forgalom a közutat kénytelen keresztezni és fokozott balesetveszély alakul ki) minimalizálása érdekében. A lehető legtöbb ponton biztosítani kell a szemközti oldalon található forgalomvonzó létesítmények elérését, lehetőség szerint a közúton kerékpárforgalmi létesítményt is javasolt kijelölni a gyorsabb és szabályos közlekedés biztosítása érdekében.

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 állapotnál:

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 számolandó az indikátorvállalás keretében.

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

Üdvözlettel:

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