

Címzett: dr. Baráth Krisztina
jegyző, Tápiószecső nagyközség Önkormányzat

Tárgy: Tápiószecső kerékpárforgalmi hálózati terve

Tisztelt dr. Baráth Krisztina!

A Magyar Kerékpárosklub az alábbi észrevételeket fogalmazta meg Tápiószecső kiegészített kerékpárforgalmi hálózati tervével kapcsolatban:

Általános észrevételek:

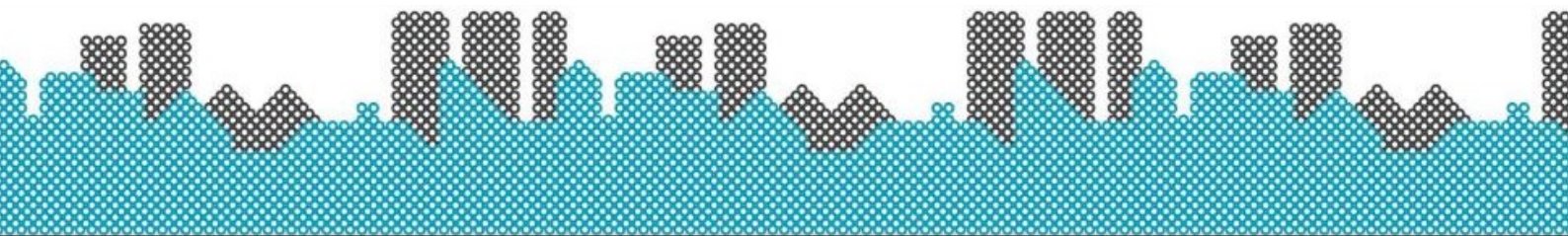
A dokumentum többször kerékpárút hálózatot említ. Ezt javasoljuk kerülni, mert azt sugallja, hogy kerékpárral csak külön létesítményeken lehet közlekedni. Ezzel szemben a teljes közúthálózat kerékpárforgalmi létesítménynek tekintendő, kivéve ahol tiltott a kerékpározás (például autópályák). Ebből adódóan kerékpárforgalmi hálózati terv készítésekor a település összes utcáját értékelni kell, és javaslatot tenni a kerékpározás barát kialakítás elérésére. erre azért van szükség, mert a településen belül bárholnan bárhova el szeretnének jutni az emberek kerékpárral, biztonságos, közvetlen, kényelmes módon.

Ehhez a legtöbb esetben nincs szükség kerékpárút építésre. A település összes védtelen közlekedőjének, úgy mint gyalog vagy kerékpárral közlekedőknek, de különösen a gyerekeknek és az idősebb korosztálynak is sokkal kedvezőbb megoldás, ha sebességcsökkentő és forgalomcsillapító eszközökkel biztosítjuk a településen belül a biztonságos közlekedés feltételeit. Ez különösen hatékony a kisebb települések esetében, ahol a településen belüli mozgások rövidsége miatt a leghatékonyabb közlekedési eszköz a kerékpár.

A KHT-ban szereplő forgalmi adatok nem indokolják kerékpárutak alkalmazását. Egyoldali, kétirányú kerékpárutat, vagy gyalog és kerékpárutat elsősorban településen kívüli útvonalakra ajánlunk.

Kerékpárutak hátrányai lakott területen:

- 200 méternél sűrűbb keresztezések esetén a gyakori keresztező és kanyarodó forgalom miatt az egyoldali kétirányú kerékpárút irányhelyes irányban háromszoros, ellenirányban tizenegyszeres baleseti kockázatot jelent a gépjárművekkel közös úttesten való kerékpározáshoz képest.
- Az egyoldali kétirányú kerékpárutak csak az utca egyik oldalát teszik elérhetővé



kerékpárral, valamint mivel kötelező a használatuk, az úttestről sem lehet szabályosan megközelíteni a nem feltárt oldalt.

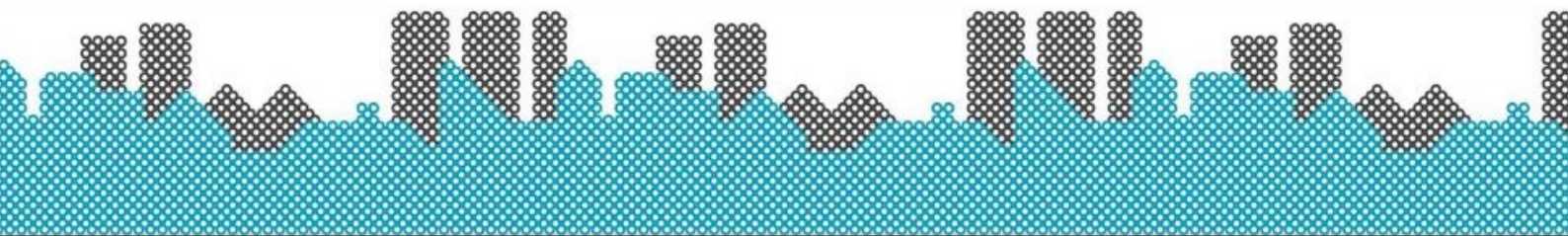
- A kerékpárutak tervezésénél gyakran megfelelnek arról, hogy az összes keresztutcáról érkezhessen a kerékpárutat elérni kívánó kerékpárforgalom, amihez nem készülnek átvezetések, szegélyszüllyesztések. Sokszor zöldsáv és szegély is akadályozza az átjutást.
- A kerékpárutak nem ösztönzik az együtt közlekedést, míg forgalomcsillapító, sebességcsökkentő beavatkozások hatására, vagy kerékpársáv alkalmazásakor a gépjárművezetők jobban figyelnek, lassabban haladnak, ami minden védtelen közlekedő számára előnyös, különösen települések központjában, iskoláknál.
- A gyalog és kerékpárutak konfliktusokat generálnak két fenntartható közlekedési mód között, e mellett különösen kedvezőtlen a telekhatárok mellett vezetett ilyen létesítmény, mert a kapukon kilépő gyalogosokra veszélyt jelentenek a kerékpárral közlekedők, a kapukon kihajtó járművek pedig a kerékpározókat veszélyeztetik.

A terv több helyen kerékpáros nyom felfestését javasol, ami nem járul hozzá az útvonalak kerékpározásbarát fejlesztéséhez, csupán tájékoztatást nyújt a kerékpárral közlekedők várható jelenlétére. Ettől nem várható jelentős javulás.

A településre jellemző forgalomnagyság alapján nyitott kerékpársávok alkalmazását tartjuk ideálisnak a forgalmasabb útvonalakon, amit sebességcsökkentéssel, fizikai forgalomcsillapító eszközökkel, valamint a gyalogos mozgások segítségével lehet hatékonyan támogatni. A lakóutcákon valószínűleg most is kényelmes kerékpárral közlekedni, de erről nem esik szó a hálózati tervben.

Helyzetfeltáró munkarész:

- A forgalomvonzó létesítménye között a fontosabb munkahelyeket is érdemes jelölni.
- Baleseti térkép a szöveg szerint a közúti balesetekről szól. Nem egyértelmű a kerékpárral közlekedők érintettsége.
- A meglévő csökkentett sebességű utcákat, esetleg zónákat érdemes lehet feltüntetni.



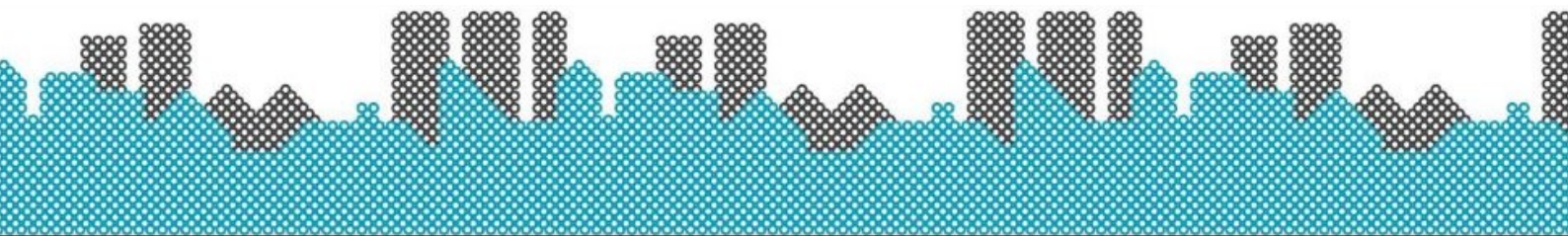
Javaslati munkarész:

- Tompa Mihály utca és József Attila utca között kerékpáros átkötés lehetőségét érdemes vizsgálni a kerékpáros mozgások könnyítésére.
- A dokumentum nem tartalmaz információt arról, hogy a településen találhatók-e egyirányú utcák, és ezeket meg lehet-e nyitni kétirányú kerékpárforgalom számára.
- 31-es út lakott területen található szakasza: javasoljuk 30 km/h sebességkorlátozás, nyitott kerékpársáv vagy burkolt padka, elválasztóvonal nélküli úttest, település központi részén sebességcsökkentő küszöb alkalmazását. A KHT-ben javasolt elkerülő kerékpáros útvonalak nem tudják helyettesíteni ennek az útvonalnak a kerékpározásbarát fejlesztését.
- 31-es út, Deák Ferenc utca, József Attila utca: főbb forgalomvonzó létesítményeket elkerüli a tervezett kerékpárút, pedig a legintenzívebb gyalogos és kerékpáros forgalom ezen a területen valószínűsíthető. Coop áruház nem közelíthető meg a tervezett kerékpárútról. A Sülyi út - Templom utca - Templom tér - Kossuth Lajos utca fejlesztés sem tárja fel ezt a területet. Iskola közelsége is indokolja, hogy a környező utak a védtelen közlekedők szempontjai szerint kerülnének kialakításra. Felső-Tápió és Temető vége közti útvonal 2 perc autóval, kis idővesztés lenne, ha az itt áthaladó járművek az utcák megfelelő kialakításának hatására lassabban haladnának, tiszteletben tartva a helyi lakosság érdekeit.
- Dózsa György út: Vasútállomás és településközpont kapcsolata miatt fontos. Nyitott kerékpársáv létrehozása, sebességcsökkentés hatékonyabb beavatkozás a kerékpáros nyomhoz képest.
- Kátai út: Lakóterületeket felfűzi. Településközpont, iskola, művelődési ház, honvédség közötti kapcsolat. Helyi jelentőségű út, ezért érdemes a rövid távú utazásokat segíteni. Rövid távolságok megtételére a kerékpár a leghatékonyabb közlekedési eszköz, ezért meghatározó lehet ezen az útvonalon a kerékpáros közlekedés. Javasoljuk a meglévő úttest szélesítését 6 méterre, nyitott kerékpársáv kialakítását, 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését és kerékpárosbarát fizikai sebességcsökkentő eszközök használatát.

Jó példa a javasolt kialakításra:

<https://www.google.hu/maps/@51.8273385,5.929969,3a,75y,126.29h,82.57t/data=!3m6!1e1!3m4!1sgl1!Ax9WvpCbJoELKn2fFg!2e0!7i13312!8i6656?hl=hu>

Nyitott kerékpársáv, kiemelt kereszteződés (sebességcsillapítás és akadálymentesség a gyalog közlekedőknek), 30 km/h sebességkorlátozás. Az útvonalon buszok is közlekednek.



Hazai példa, Dunakeszi:



Észrevételek Google maps alapján:

- Tompa Mihály déli végén 30-as tábla hiányzik, míg az északi oldalán van. Északról egyirányú utcaként van táblázva, délről hiányzik a behajtani tilos tábla.
- Kossuth Lajos utca Rákóczi út és Deák Ferenc utca közötti szakaszán szintén nem következetes a táblázás.

2017. szeptember 22.

Üdvözlettel:

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

