

Előterjesztés

**Lajosmizse Város Önkormányzata
Képviselő-testületének 2019. szeptember 26-i ülésére**

Tárgy: Lajosmizse városközpont forgalomtechnikai koncepciójának véleményezése

Az előterjesztést készítette:

Szilágyi Ödön irodavezető
Önkormányzati Iroda

Véleményezésre és tárgyalásra megkapta:

Pénzügyi Ellenőrző Bizottság
Önkormányzati Bizottság

Törvényességi ellenőrzésre megkapta:

Muhariné Mayer Piroska
aljegyző

dr. Balogh László
jegyző sk.

Előterjesztés

Lajosmizse Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2019. szeptember 26-i ülésére

Tárgy: Lajosmizse városközpont forgalomtechnikai koncepciójának véleményezése
Ikt.sz.: LMKOH/2424/1/2019.

Tisztelt Képviselő-testület!

Lajosmizse Város Önkormányzatának Képviselő-testülete 136/2017. (IX.21.) határozatában többek között arról is döntött, hogy a város központi részére forgalomtechnikai koncepció tervezetet készített, mely az alábbi utcákra, utcaszakaszokra terjed ki.

- Vörösmarty utca – Kossuth Lajos utca – Széchenyi utca – Szent Imre utca – Temetőköz utca – Bajcsy-Zs. utca – Deák Ferenc utca – Dózsa György út által lehatárolt terület.
- Tarnai utca teljes területe.
- Dózsa György út melletti résznek a Mizsei utca és központi park közötti területe.

A tervezési feladattal a kecskeméti székhelyű ÚT-HÍD Mérnöki Iroda KKT. (Bozóky László tervező lett megbízva. (Az ÚT-HÍD Mérnöki Iroda KKT. készítette el a Kodály Z. utca útépítési terveit, valamint a „Zöld város” projekt közlekedési szakági terveit is.)

A forgalomtechnikai koncepció tervezete elkészült, melynek szöveges munkarésze az előterjesztés 1. sz. mellékletét képezi.

A rajzi munkarészek olyan méretarányban készültek, hogy kisméretű nyomtatásuk értelmetlen. A részletes tervek papírformátumban a Képviselő-testületi ülésen, vagy az ülést megelőző napokban Kovács Gábor főépítésznél, vagy Szilágyi Ödön irodavezetőnél megtekinthetők. Erről 2019. szeptember 16-án e-mail-ben tájékoztattam a Képviselő-testület tagjait. A bizottsági és testületi ülésen a koncepciót a könnyebb átláthatóság miatt projektoros kivetítésen mutatjuk be.

Kovács Gábor főépítész koncepcióval kapcsolatos véleményezése az előterjesztés 2. sz. mellékletét képezi.

Fentiek alapján az alábbi határozat-tervezetet terjesztem a Tisztelt Képviselő- Testület elé.

Határozat-tervezet

...../2019. (...) ÖH.

**Lajosmizse városközpont forgalomtechnikai
koncepciójának véleményezése**

Határozat

Lajosmizse Város Önkormányzatának Képviselő-testülete Lajosmizse városközpont forgalomtechnikai koncepciójának tervezetét megtárgyalta és az alábbi módosításokkal

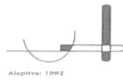
.....
elfogadja, továbbá ahhoz kapcsolódóan az alábbi intézkedéseket teszi:.....

Felelős: Képviselő-testület

Határidő: 2019. szeptember 26.

Lajosmizse, 2019. szeptember 17.

Basky András sk
polgármester



ÚT-HÍD MÉRNÖKI IRODA KKT.
Kecskemét, Nagykőrösi u.12.
e-mail: uthid@uthid.eu tel./fax: 36/76 485 928

Munkaszám: 01-2017./029

ÚT-HÍD MÉRNÖKI IRODA Tervező és
Műszaki Szolgáltató Közkereseti Társaság
6000 Kecskemét, Nagykőrösi u. 12.
Tel.: 76/ 485 928

Műszaki ismertetés

a LAJOSMIZSE, belváros közlekedési rendezéséhez

VIZSGÁLATI DOKUMENTUM

1./ Előzmények

Lajosmizse Város Önkormányzat megbízásából készítettük el a település belvárosát érintő, E-75 jelű elsőrendű főút által érintett szakaszának közlekedés rendezési koncepcióját, továbbá a Tarnai utca rendezésének javaslatát, és a főút (Dózsa György utca) – Tarnai utca – Bajcsy-Zsilinszky utca – Temető köz – Szent Imre utca – Vörösmarty utca által határolt terület közlekedésének forgalomtechnikai kialakítási javaslatát.

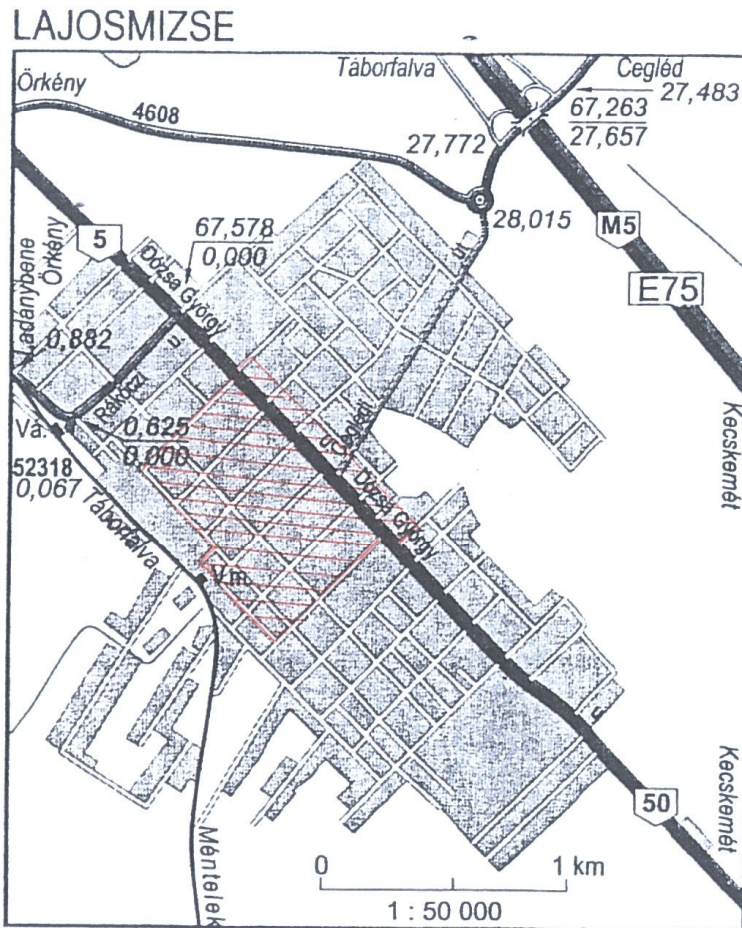
A. / FŐÚT MELLETTI TERÜLET KÖZLEKEDÉS RENDEZÉSI JAVASLATA

2./ Általános ismertetés

LAJOSMIZSE város fő közlekedési útvonala az E-5 j. elsőrendű főút.

E főút a regionális szerepén túl ellátja a város főforgalmi úti funkcióját is.

Út hálózati szerepét az alábbi ábra jól mutatja.



Az út a város szövetén keresztül haladva üzemel.

A város kapcsolódó területének hálózat szerkezetére a raszteres jelleg a jellemző.

Ezen hálózat szerkezetből adódóan a főúthoz közvetlenül, viszonylagosan kis távolságban kapcsolódnak a helyi utak.

Főúton a nagy tranzit forgalom okozta környezeti terhelés, a közlekedési problémák, a város működésében kialakult jelentős nehézségekre tekintettel a 80-as években elkerülő út létesült.

Elkerülő út építésével közel párhuzamosan a főút átkelési szakaszán részben forgalomcsillapítási céllal, részben a főút által „kettészelt” településrészek gépjármű forgalmi és gyalogos forgalmi kapcsolatának megfelelő szintű biztosítása érdekében a főúton jelentős mértékű szerkezeti – forgalmi korrekciót hajtottak végre.

Korrekció forgalombiztonsági, forgalomcsillapítási megoldásai megfelelnek a kialakítás korában elfogadott műszaki megoldásoknak.

A kiépítést követő forgalmi átrendeződés, mely egyaránt érinti a forgalom összetételének változását, a robbanásszerűen bekövetkező gépkocsi ellátottsági szint emelkedésből következő forgalom emelkedést, a közlekedési szemlélet átalakulását, az időközben bekövetkező főúti burkolathoz csatlakozóan kiépített kiegészítő burkolatokat, az intézményi és kereskedelmi beépítések nagy számát, a megoldás már nem felel meg az eredeti célkitűzéseknek. Átalakítás, újbóli rekonstrukció igénye megalapozott és sürgetően indokolt.

A korrekció hatására, valamint az elkerülő út építésének hatására a forgalom csökkenése volt érzékelhető, ugyanakkor a helyi forgalom a közlekedés lehetőségét látva „visszavette”, a főutat és újbóli növekedés állt elő.

Meg kell jegyezni, hogy a változások – fejlesztések – a teherforgalom jelentős és tartós csökkenése a mai napig érezteti hatását.

Forgalom növekedéshez az elmúlt 25 évben bekövetkezett gépkocsi ellátottsági szint is jelentős mértékben hozzájárult.

Összegezve megállapítható, hogy az út forgalmi szerepe nem változott, ugyanakkor a közlekedésben az átmenő forgalom dominanciáját a helyi forgalom vette át.

A vizsgálattal érintett szakaszon jelentős közlekedési nehézségek, problémák és anomáliák tapasztalhatók.

Alábbiakban a főbb, általunk látott, tapasztalt közlekedésre ható problémákat összegezzük:

1. Főútra kis távosságokban helyi lakó illetve gyűjtő utak kapcsolódnak, jellemzően forgalmi irányok korlátozása nélkül. Főúton a balra kanyarodás részben kis felállási hosszal rendelkező többlet forgalmi sávok létesítésével biztosított, részben e nélkül a főúti folyamatos forgalmat akadályozva bonyolódik le.

Lakóutakból a főútra balra nagyívben történő fonódás igen sok gonddal és veszéllyel jár. Főútról a balra nagyívű kanyarodás szintén igen körülményesen és kockázatot jelentve lehetséges.

2. Főút melletti beépítés közlekedési kapcsolatára a kis telkes lakóépületek, város központban kereskedelmi és szolgáltató létesítmények beépítési jelleg a jellemző.

Ennek következtében jelentős a kapubejárók és az egyéb forgalmat vonzó létesítmények balra kanyarodó forgalma, ami jelentősen befolyásolja a főúti forgalom áramlását. (Főúton a többlet forgalmi sávokkal érintett szakaszon a balra kanyarodás elvileg nem lehetséges, de azon szakaszokon, ahol fizikai akadály nincs ott szabálytalan kanyarodás is észlelhető.

3. Főúton a nyugvó forgalom részére leálló sávot alakítottak ki. E leálló sávban jelentős parkolási forgalom észlelhető. A parkolás sok problémát eredményez.

- Alapvetően közlekedésbiztonsági kockázatot eredményezett.

- Rendezetlen állapot kialakulását generálta.

Példák:



- Leállósávhoz csatlakozóan térburkolatot építettek, ezzel a párhuzamos leállást ferde – illetve merőleges beállású parkolás lehetőségét teremtették meg ezzel, mely a főúti közlekedés folyamatosságát befolyásolja, rendezetlen közlekedési helyzetet teremtve.



- Leállósávból folyópályához történő fonódás , a leállósáv és a főútra becsatlakozó utak kapcsolati megoldása – megoldatlansága – forgalmilag bizonytalan helyzetet eredményezett.



- Leállósávban történő várakozás a kapubejárók használatát sok esetben akadályozza. (pl.: becsatlakozó útra jobbra kis ívben kanyarodó járművel akadályozva lehet a leállósávból – leállósávhoz utólag épített burkolatfelületről – a főútra fonódni.)



4. Kiépítés műszaki megoldása igen változatos képet mutat. Több szakaszon nem egyértelmű, hogy leállás lehetőségének legális lehetősége adott-e.



Nem egyértelmű, hogy legális leállási lehetőség van kiépítve, avagy csak spontán kiépítés nélküli felületen történő várakozási lehetőség adott.

5. Közterület szélessége igen nagy, amely sok szempontból igen kedvező. Ugyanakkor a kerékpáros közlekedés szabályos lehetősége egyoldalon adott. A főúti nagy forgalomra tekintettel biztonságosan kizárólag a kijelölt gyalogátkelőhelyek használatával lehet a túloldalra átmenni. Ez igaz a gyalogos forgalmra is.

A gyalogátkelőhelyek távolsága igen nagy, ennek következtében szabályozatlan módon és helyeken, a közlekedés biztonságát súlyosan veszélyeztetve keresztezik a főutat mind a kerékpárosok, mind a gyalogosok.

6. Több szakaszon a burkolat széle mellett spontán parkolás alakul ki, a közúti jelzések ellenére.



7. Nagy közlekedési problémát vet fel a főúton közlekedők visszafordulásának kérdése.

Nincs legális lehetőség a visszafordulásra, ezért a legkülönbözőbb megoldásokat lehet látni. (Kapubejáróba tolatva beállítás és e helyzetből balra kanyarodással visszafordulás, útsatlakozásokban visszafordulás, leállósávot elhagyva visszafordulás.

Jellemzően nagy közlekedési kockázattal járó megoldásnak van csak reális és legális lehetősége.

8. Főút mellett az ingatlan tulajdonosok sok helyütt szándékuk és elképzelésük alapján alakítják ki a közterületet. (korlátokat építenek, főúti burkolathoz csatlakozóan leburkolják a legkülönbözőbb módon a közterület egy részét, kapubejáró burkolatokat térburkolat szerűen „kiegészítenek”, ...)

Fentiekben rögzített, jelentős problémákat felvető megoldások korrigálására több, igen kedvező elgondolásra is láttunk megoldást:

1. Főúttól elválasztott parkolás előnyeit az alábbi fotón jól láthatjuk.



2. Rendezett, megfelelő biztonsági szintet biztosító gyalogos átvezetés.



Jelzőlámpa által biztosított forgalom, gyalogos kapcsolat kiépítés, megfelelő jelzésrendszer.
(igen gondosan rendezett zöldfelület)

3./ Vizsgálat összefoglalása

3.1/ Főút forgalmi helyzetét a nap túlnyomó részében alapvetően jellemzően helyi forgalom alakítja.

3.2/ Főút és a kétoldali lakótérség forgalmának kapcsolata – elsősorban a balra nagy ívű fonódások – jelentős közlekedési kockázattal „biztosítottak”.

3.3/ Főúton kiépített - megfelelő védelemmel elátott – a kétoldali beépítés gyalogos forgalmának kapcsolatát biztosító átkelőhelyek nagy távolsága miatt a gyalogos forgalom biztonsági szintje nem megfelelő.

3.4/ Jelentős problémát jelent a parkolási helyzet, a gyalogos és kerékpáros forgalom főúti kereszteződések megfelelő számú kialakításának hiánya.

3.5/ Parkolási lehetőségek hiánya jelentős problémát okoz.

3.6/ Kétoldali, déli oldali kerékpárút hiánya akadályozza a kerékpáros forgalom a település domborzati adottságaiból és a közlekedési tradícióiból adódó jelentős mértékű elterjedését, a hivatásforgalmi kerékpározás helyi közlekedésben meghatározó szerepének kialakulását.

3.7/ Fentiekben jelzett forgalmi felületek rendezetlensége igen károsan hat a megfelelő városi arculat kialakulására.

4./Átalakítás javasolt megoldása

Rekonstrukció főbb célkitűzései:

- Belváros működési feltételeinek javítása,
- Forgalombiztonság megteremtése,
- A folyamatos közlekedés feltételeinek biztosítása, (mind a helyi és mind a főúti átmenő forgalom részére)

- Városképi arculat kialakítása,
- „Élhetőbb város” célkitűzésének az érintett területen történő hozzájárulása.

Célok megvalósításának koncepcionális elemei:

A közlekedési helyzet és az észlelt anomáliák túl azon, hogy a közlekedésben bizonytalansági helyzetet eredményeznek, a város működésében is zavart okoznak. (a fejlődést negatívan befolyásolják, ütemét lassítják.)

Koncepció tervben egységes alapelvek érvényesítését, egységes alapelvek alapján történő komplex átalakítási és fejlesztési munkára teszünk javaslatot.

E munka kiterjed a fejlesztésre, a helyi önkormányzat település életét befolyásoló törvénykezési munkájára, a közterület használat egységesítésére, és érinti a városi élet számos területét.

Tervi megoldás kidolgozása során az alábbi alapvetéseket vettük figyelembe:

- 1./ Az E-75 j. főút az országos törzsúthálózat fontos hálózati eleme, ennek megfelelően a regionális szerep fenntartása nem kérdőjelezhető meg.
- 2./ Főút a Város közlekedési hálózatának, a város működésének, a város életének alapvetően meghatározó tényezője, így az út mellett, hogy a regionális szerepet ellátja, szolgálnia kell a városban élőket.
- 3./ Közlekedésben résztvevőket -gépjárművek, kerékpárosok, gyalogosok - egyenrangú félként kell kezelni - avagy szolgálni. Különbséget csak a közlekedéshez felhasznált „lóerő” jelenthet.
- 4./ Közlekedés biztonság minden egyéb követelménynél fontosabb !
- 5./ Közterület a város közösségének tulajdona. Ennek megfelelően kell a közterület használatát jól, a közösség érdekeinek megfelelően kialakítani és megoldani úgy, hogy a közterülettel szomszédos tulajdonos is megfelelő szinten használhassa a tulajdonát.
- 5./ Belváros – de akár az egész város - közterület használata mindenkire érvényes szabályok szerint alakítandó és mindenki számára betartandó.
- 6./ Lehetőség szerint törekedni kell a fenntartható - és önműködő - megoldások alkalmazására.

/ Megjegyzés: *tervben ábrázolt megoldási javaslatok összhangban állnak az un. „ZÖLDVÁROS” projektben rögzített és kidolgozott megoldásokkal.)*

Tervben megfogalmazott megoldások koncepcionális alapelvek:

- Főúton részben a forgalomcsillapítás, részben a visszafordulás legális lehetőségének megteremtése céljából, részben a kerékpáros és gyalogos főutat keresztező forgalom biztonsága érdekében a belváros határán - a Tarnai utca illetve a Bajza utca főúti csatlakozásában körforgalmi csomópont létesítését javasoljuk.

E megoldás biztonságos és önműködő lehetőséget jelent a városban élőknek a főúthoz történő kapcsolódásra. *(Becsatlakozó utak kis távolsága miatt a már jelentős fonódó forgalom igényeinek megfelelő főúti többletforgalmi sávot - balrakanyarodó sávot- nem lehet kialakítani. Így reális lehetőségnek a körforgalmi geometriájú csomópont tekinthető – a mai tudásunk szerint. -)*

E csomópontokhoz ugyanakkor megfelelő forgalmi kialakítású városi gyűjtő utat kell vezetni, kapcsolni. Ennek érdekében az úthálózat szerkezeti struktúráját felül kell vizsgálni, szükség esetén korrigálni.

(Tarnai utca fejlesztését külön fejezetben taglaljuk.)

- Főúton külön biztosítás nélküli csatlakozásokban a balra kanyarodási lehetőséget meg kell szüntetni. (forgalom áramlási és közlekedés biztonsági okokból)
- Főúthoz kapcsolódó helyi utakról a külön biztosítás nélküli helyeken a főútra történő balrakanyarodást meg kell szüntetni. (Elsősorban közlekedésbiztonsági okokból).
- Becsatlakozó utak csatlakozásainak burkolati megoldását javasoljuk egységesíteni, megszüntetve a burkolatszél mellett kialakuló kijárt padkát. *(burkolatszélek mellett „kijárt”, kanyarodásra használt földfelületek alakultak ki. Javaslatunk: „ K” szegély burkolatszél lezárás alkalmazása.)*
- Főút mellett egységesen ki kell építeni (azon szakaszokon ahol forgalomtechnikai avagy más egyéb rendeleti avagy fizikai akadály nincs) a kétoldali párhuzamos leállósávot.

Leállósáv szélességének meghatározásánál figyelemmel kell lenni arra, hogy a gépkocsiból történő „kiszállás” kizárólag a leállósávban történjék meg.

Leállósáv főút felőli széle a főút forgalmi sáv biztonsági sávjának szélével azonosan jelölendő ki.)

- Leállósáv mellett kis szélességű gyalogos burkolt felületet kell kialakítani, mely gyalogos burkolat kapcsolódik a főforgalmi járdához.

E burkolati sáv biztosítja a parkoló autót elhagyó gyalogos megfelelő szintű kiszolgálását, továbbá e megoldással nem „kényszerítjük”, hogy a főút mellett gyalogoljon.

Parkoló szélét „K” szegéllyel javasoljuk kiépíteni.

Parkolókat oly módon kell kijelölni, hogy a becsatlakozó utak burkolatához ne kapcsolódjanak.

Parkoló felületére hulló csapadékvizet ökológiai követelményeknek megfelelően helyben kell a zöldfelület alatt - avagy a nem gépjármű forgalmi burkolatok alatt elszikkasztani.

- Parkolók kijelölésénél fokozott figyelmet kell fordítani az út melletti ingatlanok kapubejáróinak megfelelő szintű használatára.

Javasoljuk az egységes 3.0 m szélességű kapubejáró burkolatok létesítését. Parkolóban a bejáró szélétől 1.5 - 1.5 m szélességű biztonsági sávot kell kijelölni.

Mind a kapubejárót, mind a biztonsági sávot egységes módon, lehetőség szerint a burkoló elemek színével kell kijelölni. (e megoldás esetén a fenntartás költsége minimális mértékűre korlátozható – a burkolat festés költséges megoldás.)

- Opcióként javaslatot ábráztunk az ingatlan tulajdonosok megállási – várakozási lehetőségének illetve a parkoló kapacitás fokozása érdekében a kapubejárókhoz a zöldfelület igénybevételeivel a bejáróra merőleges várakozóhely kialakítására.

Ezen várakozóhelyeket kizárólag az ingatlan tulajdonos használhatja. Várakozóhelyek méretét egységesen, a teljes területre vonatkozóan javasoljuk meghatározni. (minden ingatlan tulajdonos részére azonos módon és méretben. Ez lehetőség és nem kényszer!)

- Főútra becsatlakozó utak főúthoz kapcsolódó szakaszain közforgalmú parkolókat javasolunk kiépíteni, ezzel is enyhítve a belvárosban észlelt parkolási kapacitás hiányt.

- A főút szelvényezése szerinti jobb oldalon a két javasolt körforgalom közötti szakaszon kerékpárút építésre teszünk javaslatot. Figyelembe véve a főút forgalmi szerepét, a forgalom nagyságát, a nagy közterületi szélességet, a kerékpáros forgalmi igényeket, elkerülhetetlenül fontos ezen szakaszon a kétoldali kerékpárút létesítése. Kerékpárutat az északi oldalon meglévő kerékpárút forgalmi megoldásával azonos módon, önálló kerékpárútként javasoljuk megvalósítani. Kerékpárút építésével együttemben kell rendezni a gyalogos forgalmi létesítményt.
- Kétoldali kerékpárútra a „kerékpáros barát” települési cél eléréséhez alapvetően szükség van.
- Közterület határvonal mentén főút mindkét oldalán a gyalogos forgalmi igények alapján méretezett járda – sétány alakítandó ki. (Meglévő burkolat felhasználásával.)
- Gyalogos forgalmi felületek főútra becsatlakozó, útburkolaton történő átvezetése kijelölt gyalogátkelőhelyként építendő meg.
- A kétoldali kerékpáros forgalom főúti keresztezését a kijelölt gyalogátkelőhelyek mellett kell kialakítani.
- Főút gyalogos és kerékpáros keresztezésének közlekedés biztonsági megoldására több lehetőség mérlegelésével kell a végleges kialakítást meghatározni.
 - Forgalmirányító jelzőlámpa biztosítása az útcsatlakozás forgalmi irányításával összekapcsolva.
 - Önálló - útcsatlakozástól független átvezetés esetén - un. nyomógombos jelzőlámpa. (ez lehet napenergiával működtetett.)
 - Sziget védelmével épített átkelés, sárga villogó jelzéssel kiegészítve (részbeni biztonsági szint)
 - Kiegészítésként burkolatban sávos felfestés - fehér fényt adó lámpákkal ellátva.
 - Gyalogos érzékelő – burkolatban világító lámpasorral.
 - Gyalogos átkelésre felhívó kijelző elhelyezése – sebességcsökkentésre való felhívással kiegészítve,avagy ezen megoldások „ötvöztetésével” kiépítve.

Megoldás egységes alapja: biztosítás nélküli átkelés ne létesüljön!

- Közterület közlekedési célú hasznosításával közel azonos értéket képvisel a zöldfelületi kialakítás, zöldfelületi „használat”.

Zöldfelület rendezése, fenntartása részben védi az út mellett élőket az út környezeti terhelésének hatásai ellen, fontos szempont a zöldfelület levegő „tisztítási funkciója”, az egyre magasabb hőmérséklet miatt szükséges „árnyék” hatása, valamint nem utolsósorban a rendezett utcakép megjelenés fontos kérdése. Ennek megfelelően a közterület közlekedési célú és zöldfelületi hasznosításának felületi arányát racionalizálni kell.

(Fentiekben leírt egységes burkolatépítésekén túl csak nagyon indokolt esetben javasolunk a zöldfelület rovására más egyéb hasznosítást. Lehetőség szerint el kell kerülni! (spontán parkolás, ideiglenes építmény,). Fontos kérdés a célok elérésében a közterület használat folyamatos kontrollja.

- Javasoljuk a közterület használat közösségi és egyéni érdekeinek, igény kielégítésének részletes szabályait helyi „törvényben” szabályozni. Szabályozás alapelve: Közterület a közösség tulajdona, használata csak a közösség által szabályozott módon lehetséges!

- Burkolat felületeket javasoljuk előregyártott betonelemekkel megépíteni. E megoldás esztétikailag kedvezőbb hatású (mint az aszfalt), fenntartás költségzintje lényegesen alacsonyabb, mint az aszfalt burkolat. (deformációk javítása, esetlegesen szükségessé váló bontás utáni helyreállítás költsége messzebb alacsonyabb mint az „öntött” jellegű burkolatok helyreállítása, mivel lokálisan lehet építeni és a kopóréteg újból teljes értékűen felhasználható, továbbá nem igényel nagy - költséges – gépi „felvonulást” a helyreállítási munka.

További előnyt jelent e burkolati megoldás: az elemek színével kialakítható a forgalmilag szükséges jelzésrendszer – és így nem kell újra és újra festeni, továbbá az elemek textúrájával meg lehet különböztetni az eltérő funkciójú felületeket.

Fontos szempont a burkolatokra jutó csapadékvíz elvezetése. Alapvetően a zöldfelületek alatti szivárgó rendszerekbe juttatva javasoljuk a feladat megoldását. Ez ökológiailag és költségigény szempontjából a legkedvezőbb megoldás.

B./ E-75 j. főút – Tarnai utca - Bajcsy Zs utca - Szent Imre utca - Vörösmarty utca - Bajza utca által határolt terület forgalomtechnikai kialakítás javaslata

Megbízó által igényelt – címben leírt – terület közlekedés rendezése összefügg a belváros E-75 j. főúttal érintett szakaszának közlekedés rendezési koncepciójával.

Terület közterületi szövetére a raszteres kialakítás a jellemző.

Mellékelt helyszínrajzi vázlaton jól látható e raszteres hálózatszerkezet.

Közterületekre a megfelelő közterületi szélesség, a jellemzően családi házas beépítés jellemző.

Mellékelt koncepció vázlaton ábrázolt megoldást az alábbiak szerint alakítottuk ki:

- Az E- 75 j. úthoz kapcsolódó Tarnai utca – Bajza utca– valamint a Kossuth utca helyi gyűjtő útként kijelölt.
- Tarnai utca – Dózsa György úti csatlakozásának forgalmi kialakítása teljes értékű, biztonságos a közlekedésben résztvevők számára.

- A gyűjtőutak által közrezárt területen forgalomcsillapított utak kialakítását javasoljuk. Ezen utakon átmenő forgalom kialakulásának igény szintje, tekintettel a korlátozott forgalmi kapcsolatra, alacsonynak tekinthető. Ennek megfelelően ezen utakat az érintett ingatlanok kiszolgálására javasoljuk forgalmilag kialakítani. Kialakítást forgalomcsillapítással, közlekedés sebességének csökkentésére felhívó közúti jelzésekkel kell biztosítani.

- Fontos szempont a közúti csatlakozások forgalom biztonságának megteremtése.

Kossuth utca e szakaszának hossza közel 730 m, a lakóutak – önálló szakaszainak – hossza: 230 m. Ezen útvonal hosszakon a közlekedés biztonságát alapvetően a közlekedés sebessége valamint az elsőbbségi viszonyok „kikényszerítése” határozza meg.

A korlátozott forgalmú zónával érintett területeken javasoljuk a 30 km/h közlekedési sebességre méretezett forgalomcsillapító küszöbök alkalmazását.

A forgalomcsillapított zónákban a kerékpáros forgalom az útburkolaton megoldható biztonságosan.

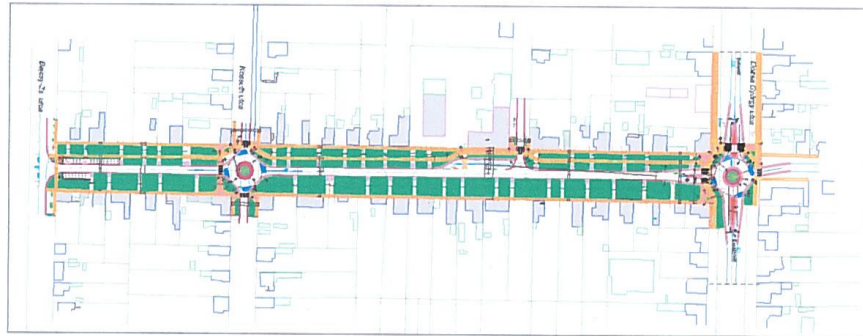
Gyűjtő utakon: Tarnai u-ban önálló kerékpárúton, a Kossuth u-ban, illetve a Bajza u-ban nyitott kerékpársávok felfestésével lehet a kerékpáros forgalom biztonságát növelni.

E megoldással a vizsgált térségben mind a gépjármű közlekedés, mind a kerékpáros közlekedés megfelelő szinten biztosított.

Mellékelt tervlapon a Szent Imre u. Városi Piac környezetében, tekintettel a forgalmi igényekre, a kiépítés műszaki adottságaira egyirányúsításra tettünk javaslatot.

- A jelenleg funkcionáló mindkét beépítési oldalhoz közel kialakult közlekedő útvonalakat közel a közterület tengelyében húzódó 2 x 1 forgalmi sávossal kell felváltani.

E megoldással a Tarnai utcában élők ingatlan megközelítő forgalom útvonal hosszát – és ezzel a költségét, a gépjármű által kibocsátott légszennyezést – csökkenteni lehet, áttekinthető forgalmi rendet lehet kialakítani, a közlekedésből származó zaj, rezgés, a lakóépületektől messzebb kerül, ami alapvetően kedvező hatású.



Ábra: Tarnai u. rendezési javaslat

- Tarnai utca- Kossuth utca keresztezésében tervi megoldás szerint vizsgálni szükséges a körforgalmi geometriájú csomópont létesítését. A Tarnai utcában üzemelő Malom nehéz tehergépjárműveinek megfordulását, valamint a Tarnai u. – Kossuth u. keresztezésnek közlekedés biztonságát, forgalom sebesség csökkentését szolgálja a megoldás.
- Malom épület előtt forgalmi lehetőséget mutatunk be a terményt hozó gépjárművek várakozási lehetőségeinek kialakítására.

- A meglévő útburkolat szélességének csökkentésével városi gerinchálózati kerékpárút kialakítását javasoljuk. (e kerékpárút közvetlenül csatlakozik a belvárost szolgáló, valamint a településen a főút mellett áthúzódó kerékpárúthoz, biztosítja a temető kerékpáros megközelítését, továbbá lehetőséget ad a környező település részekén élőknél a kerékpárút hálózathoz történő csatlakozásra.
- Közterület határvonal közelében kétoldali járda húzódik, melyeket kis mértékű korrekció érinti az útépítéssel együttemben. (gyalogos kapcsolatok kialakítása, esetleges burkolati deformációk megszüntetése)
- Ingtalan megközelítés céljából a fentiekben vázoltak szerint egységes alapelvek szerint kapubejáró csatlakozások építését tartjuk szükségesnek.
- Közterület burkolat építéssel nem érintett felületein rendezett zöldfelületek kialakítására van lehetőség és szükség. Burkolat felületekre hulló csapadékvíz ezen zöldfelületeken nagy biztonsággal el lehet szikkasztani.
- Kialakítás forgalomtechnikai jelzésrendszerét gyűjtőúti forgalmi jellegnek megfelelően kell kialakítani.

Átalakítás ütemezésének és megvalósításának kérdései

A jelen tervben megfogalmazott átalakítási – fejlesztési koncepcióban felvázoltak folyamatos, hosszabb időtartam alatt, ütemekben, beruházási konstrukciós lehetőségektől függően, a rendelkezésre álló anyagi erőforrások biztosította lehetőségektől függően, a pályázati lehetőségek „kihasználásával” valósíthatók meg.

Tervben jelölt megoldások elemeinek költségigény szintje eltérő, ugyanakkor a döntések során figyelembe kell venni az egyes elemek műszaki szükségességéből adódó „egymásra épülés” követelményét.

Fejlesztési – átalakítási folyamat során az állami útkezelő képviselőivel való folyamatos együttműködés alapvetően fontos.

Fejlesztéssel kapcsolatos döntések során javasoljuk a közlekedés biztonsági szint fokozását jelentő beavatkozásokat kiemelten kezelni és a mielőbbi megvalósítás megkezdésének érdekében dönteni. Így:

- A főúton a balra kanyarodás lehetőségét javasoljuk felülvizsgálni.

- Főúthoz csatlakozó helyi utak főútra történő balra kanyarodását szükséges korlátozni.

- Főúthoz csatlakozó helyi utakon a gyalogos átvezetések biztonsági szintjét folyamatosan növelni kell.

- Főúton a gyalogos átvezetések számának növelésében, biztonsági szint emelésében mielőbb el kell járni.

Fejlesztés egységes rendszerbe illesztése érdekében keretterv készítésével célszerű a rendszer meghatározó elemeinek csatlakozását, rendszerbe szervezését biztosítani. E keretevben kell az Állami útlezelő elvi hozzájárulásait megszerezni. (körforgalmak, parkoló sávok, főúti gyalogos átvezetések tárgyában.)

Ezen lépések megtétele sürgetően fontos.

Projekt megvalósítása egymásra épülő „nagy elemekből” , pályázati támogatások feltárásával, és a támogatások elnyerésével képzelhető el reálisan.

E támogatási célok lehetnek:

- Közúthálózati fejlesztések (körforgalmak),

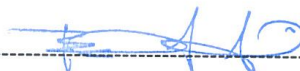
- Kerékpárbarát városi fejlesztések (önálló kerékpárút létesítése, nyitott kerékpársávok kialakítása.

-Meglévő gyalogos és kerékpáros felületek felújítása, gyalogos forgalom biztonságának fokozása.

-Főúti átkelési szakasz rehabilitációja.

Közutat érintő fejlesztések során figyelmet és munkát kell fordítani a tulajdonjogi kérdésekre (állami és önkormányzati tulajdon) és kezelői feladatok lehatárolására és végleges rendezésére.

Kecskemét, 2019. július hó



Bozóky László ügyvezető

ÚT-HÍD Mérnöki Iroda Kkt.

ÚT-HÍD
MÉRNÖKI IRODA
tervező és Műszaki Szolgáltató Kkt.
6000 Kecskemét, Nagykőrösi u. 12.

Az előterjesztés 2.sz. melléklete

Főépítészeti vélemény a központi területekre vonatkozó közlekedési koncepcióhoz:

A rendelkezésre bocsátott anyag igen jelentős és átfogó. A megállapításai, a probléma feltárási alaposága megkérdőjelezhetetlen.

A javasolt megoldásokkal kapcsolatban véleményem szerint megfontolandó módosítás, hogy a beütemezett két körforgalmi csomópont a problémásabb központi területekhez közelebb legyen telepítve: Deák Ferenc utcai és Széchenyi utcai kereszteződésekhez!

Tapasztalataim alapján probléma jellege inkább a főúton jelentkezően parkolási, gépjármű elhelyezési, manőverezési (és ezekhez kapcsolódóan biztonsági, szabályossági) és kevésbé a mellékutcákban jelentkező forgalmi túlterhelési jellegű.

A gépkocsik tárolását a főút központi részein csökkenteni kívánjuk, azonban ezen gépkocsik legalább egy részének alternatív elhelyezési lehetőséget kell biztosítani. Erre a mellékutcákban már kialakult parkolási „csápok” meghosszabbítása kínálkozik. Ezen parkolási lehetőségek akkor lesznek jól használhatók, ha kis távolságon *gyalogosan elérhetőek*, illetve a használatuk jól biztosítható, azaz *ki- és behajtási viszonyok megfelelőek* a főútra. Ezen mellékutcáknál a körforgalmi csomópontba biztosítható a *gyalogos- és kerékpáros átvezetés* is a főút két oldala között, ami szintén hiánypótló.

A javaslat további előnye lehet, hogy modul rendszerűen megvalósítható: egy-egy kereszteződés környezetének a rendezése komplett intézkedésként jelenik meg: a főútról megszüntetendő parkolási helyek a mellékutcában létesíthetők, egyidejűleg a mellékutca ki- és behajtási viszonyai a körforgalom kiépítésével rendeződnek, könnyebbé válnak, és egyúttal az adott mellékutcaszakasz is a főúti rendezéshez igazítható környezeti minőségében. A mellékutcai parkolással biztosításával egyszerre a környezetrendezési is el kell végezni: felesleges, igénytelen burkolatok megszüntetése, parkolóhelyek mellett parkosítás, utcabútorok elhelyezése (kerékpártároló, pad, szeméttároló, stb.).

Az eredeti javaslatához képest a módosításnak nincs a belső utcákra nézve forgalomcsillapító hatása, szükség esetén azt további intézkedésekkel kell elérni: pl. 30 km/h-ra tervezett bukkanók, terelőszigetek, stb.

A javaslat üti tervezési-műszaki feltételei tisztázandóak, különös tekintettel a körforgalmak és a lámpás kereszteződések közötti felállási távolságokra. A Széchenyi utcai körforgalomnál kialakuló biztonságos gyalogos, kerékpáros átkelési lehetőséggel a Súly iskola előtti gyalogos átkelő lámpás biztosítása feleslegessé válhat.

A Deák Ferenc – Wesselényi utcákhoz telepítendő ovális (elnyújtott) körforgalom geometriája komoly úttervezési szakkérdés, de találunk példákat olyan eltolt tengelyű körforgalom kialakítására, amilyenre itt szükség lenne.

Egyéb tekintetben a parkolási kapacitások könnyen növelhetők a Szabadság téri 4 lépcsőházas társasház előtti parkolás kétirányú, merőlegesbe fordításával, amit a „Zöld város” terv már tartalmaz.

További vizsgálható beavatkozási lehetőség: a Szigma társasház és Kakukk épületek előtti területen közterületi parkoló biztosítása, aminek a ki- és/vagy behajtása a Széchenyi utcai kereszteződés körforgalomból biztosítható – szükség esetén a kerékpárút nyomvonalának korrekciójával, esetleg terület kisajátításával. Ennek kapcsán érdemes áttekinteni, hogy az Attila utca egyirányúvá váljon. Ezzel az utca Főtérre vezető szerepe jobban hangsúlyozhatóvá válna: fasor, sétány, használható kétoldali parkolás; bár kétségtelenül azon az áron, hogy az óvoda előtti (csillapított) forgalom növekedne.

A fentiek függvényében a Tarnai utcai átszervezés nem tűnik esedékesnek, a piaci forgalmi rendre vonatkozó javaslat pedig vélhetően javít a jelenlegi viszonyokon.

