

Címzett: Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Debrecen műszaki tervek tervzsűri TOP-6.4.1-15
Kismacs, Debrecen, Keleti városrész forgalomszervezése és kerékpárút
kialakítása – Attila tér és Biczó István kert között

A Magyar Kerékpárosklub Debreceni Területi Szervezete segítségével véleményeztük az NFM tervzsűri keretében kapott műszaki terveket.

1. Kismacsra vezető kerékpárút kialakítása

Db_33_sz_kerekparut_ENGEDeLYEZeSI_TERVE-1_U1(1):
Kishatár úttal és az Ipari parkkal a kapcsolat megoldandó.

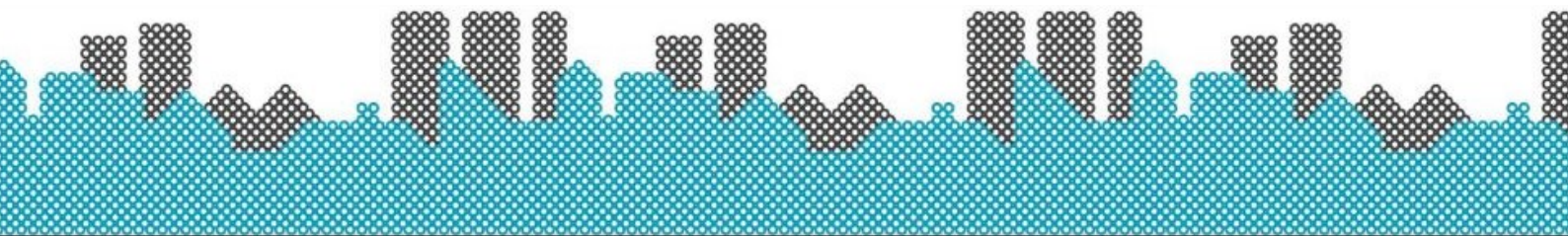
Db_33_sz_kerekparut_ENGEDeLYEZeSI_TERVE-1_U1(2):
Meglépő, hogy engedik, hogy az autópálya fel- és lehajtók becsatlakozásainál kerékpárút keresztezzen. Google térkép felvétele szerint (bár az régi) lámpával biztosított a csomópont. A tervben vagy műszaki leírásban nincs erre utalás egy táblán kívül. Tervzsűrin érdemes átbeszélni.

Db_33_sz_kerekparut_ENGEDeLYEZeSI_TERVE-1_U1(3):
Az Orgona utcánál nincs szükség a kerékpárút bevezetésére.

2. Attila tér és Biczó István kert közötti fejlesztés

Általános:

- vakvezető sáv kerékpáros felületen ne vezessen keresztül
- járdaszigeten, gyalogos keresztezési ponton is a kerékpárút széle folytonos vonal. Ez nem záróvonal, hanem útszéljelző, tehát mindig folytonos. Szigetnél azonban el lehet olyat is képzelni, hogy en bloc nincs semmilyen felfestés.
- túl nagy saroklekerekítések vannak, melyek a gyorsajtást ösztönzik. Ha jobbra forduláskor kétsávos útra történik a fordulás, nem kell a lekerekítést nagyméretű járműre venni, elég max. 5 m-es sugár.
- kötelező haladási irány táblákat kerékpáros továbbhaladási irányokra le kell ellenőrizni, van, ahol nem egészítették ki



- Telekhatáron álló beépítés esetén, zárt kerítések mellett nem ajánlott kerékpárutat vezetni. Valószínűsíthető, hogy azért is készült több helyen ilyen megoldás, mert járdaként is funkcionál a kerékpárút. Bár a járda jó helyen van a telekhatáron, a kerékpárutat nem tudják beállni, akik a kapukból kiállnak autóval, vagy gyalog kilépnek. A tervezési területen több olyan keresztutca van, ahol a telekhatáron álló épület miatt beláthatatlan a kerékpárút a keresztutca felől. Ez a megoldás kifejezetten balesetveszélyesen pozicionálja a kerékpározót, így nem tudjuk elfogadni. A kerékpárút a közút közelébe kerüljön.
- Forgalmasabb keresztutcaknál, vagy 30-as övezetek határán a kerékpárutat járda szintre emelve kellene átvezetni.
- Az egyoldali kétirányú kerékpárutakkal kapcsolatban már számtalanszor foglaltunk meg kritikát, 200 méternél gyakoribb keresztező utcák esetében nem szabadna használni, ugyanis veszélyesebb, mint az úton való haladás. Ellenirányban az úton való haladáshoz képest több, mint 11-szeres a baleseti kockázat.
- A tervben az átellenes oldalon található utcák, telkek elérése nem biztosított. Erre legalább egy szegélyszüllyesztés szükséges, de több helyen gyalogos átvezetés mellől hiányzik a kerékpáros átvezetés.
- Nem kell minden egyes kapubehajtó miatt kerékpárút eleje táblákat kitenni.
- Elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút a terveken egyesített néven szerepel. A pályázati kiírás csak különösen indokolt esetben engedi a használatát.

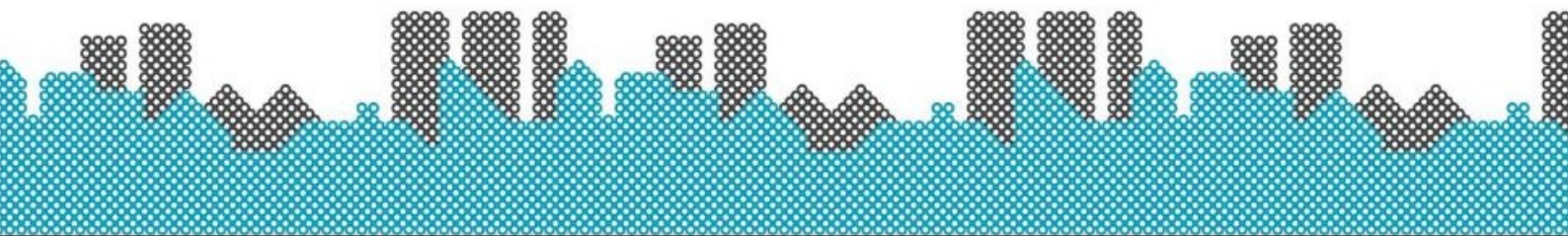
U1-1 A tervezett létesítmény nem kapcsolódik a háztümbök közötti szervízutakhoz. A járdaszigeteken vezetett megoldás kényelmetlen, szűk ívek, kevés hely, miközben egy 5 sávós úttest áll rendelkezésre.

U1-2 helyszínrajzon lévő kétszeri oldalváltás, különösen a hosszadalmas százhusz periódusú lámpáknál élethetetlen. A kerékpársáv meghosszabbítását javasoljuk a kerékpárút kezdetéig. Bánk felől Centrum irány, Vágóhid utca. Akár a túloldalon a járdán egyirányú kerékpárútként.

Ugyanezen: kerékpárútból kerékpársávvá válásnál nem kell EAK, sem vége tábla.

U1-3 Oldalváltásnál a táblázás túldimenzionált. A behajtani tilos teljesen felesleges mindkét irányból. Új kerékpársávnál a tiltótáblát le kell szedni. Már a kapukihajtónál srégen kivezethető a kerékpársáv, jobb az ív és a járda is tisztább marad. Szemközti telkek nem elérhetőek. Veszélyes útcsatlakozások adódnak a kerékpárút tervezéséből.

0+600 szelvénytől Bánk felé legyen kerékpársáv, 7 m széles az útpálya. Centrum felé



pedig egyirányú kerékpárút. Meg lehet spórolni az oldalváltást.

U1-4 1+062 kerékpározható kapcsolat a túlsó irányba hiányzik.

1+172 és 1+264 útcsatlakozásnál a sugár semmiképpen ne legyen nagyobb 10 m-nél, de inkább max. 8 legyen. A gyors kanyarodás veszélyezteti a kerékpározókat.

1+413-nál útcsatlakozás szintén hiányzik.

U1-5 Eddig a csomópontig el lehetne hozni a kerékpársávot, ahol újabb oldalváltás jön... Vége táblák itt sem kellenek. Több irányban nincs megoldva a kapcsolat, ez zebrán, járdán való kerékpározáshoz fog vezetni.

U1-6 A 2,75 gyalog-kerékpárút a használati szélesség minimuma, útszéljelző vonal csak ezen kívül lehet. Az útszéljelzőt végig el lehet hagyni, semmi értelme, ott a szegély. Veszélyes útcsatlakozások, kapubehajtók a telekhatáron vezetett kerékpárútból adódóan.

U1-7 Körforgalomban továbbhaladás teljesen hiányzik. Épp a csomópontok korrekt megoldása segítheti a biztonságos kerékpározást, folyópályán sokkal ritkábbak a balesetek.

U1-8 Oldalváltáshoz egy középzigetet javasolunk.

U1-11 A kiskerteknél hiába van külterület, vannak telkek, utcák, így a szeparáció előnye kevésbé érvényesül.

2017. július 12.

Üdvözlettel:

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

