

Címzett: Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Kecskemét - TOP 6.4.1 - műszaki tervek tervzsúri

A tervzsúrire benyújtott tervekkel kapcsolatban a Magyar Kerékpárosklub az alábbi észrevételeket teszi:

A tárgyalat fejlesztések TOP 6.4.1-15 fenntartható városi közlekedésfejlesztés forrásból valósulnának meg.

A bemutatott tervek különböző mértékben járulnak hozzá a fenntartható közlekedési módok fejlődéséhez.

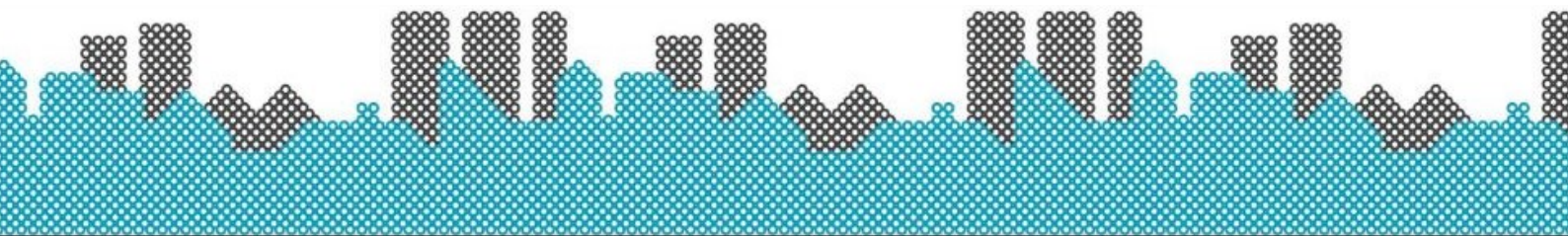
A Bem utcai körforgalom elsősorban a motorizált közlekedés számára biztosít kapacitásnövekedést. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények átvezetéséről gondoskodik, de nem biztosít új irányokba kapcsolatot. Fenntartható közlekedésre szánt forrásból aránytalanul sokat szán az egyéni, motorizált közlekedésre. A tervzsúrin elmondottak szerint 1,2 milliárd forintos beruházás gyakorlatilag a meglévő létesítmények folytonosságának biztosításán felül nem tesz hozzá a fenntartható közlekedésmódok fejlesztéséhez, épp ellenkezőleg, a motorizált közlekedést segíti.

- Nem tartjuk szerencsésnek az elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút alkalmazását.

- Déli irányból a közúton haladva nem lehet szabályosan megközelíteni a kerékpárutat. Erre lehetőséget adna a körforgalom déli ágán kialakított kerékpáros átvezetés.

- A déli ágon a kerékpárút a tervzsúrin elmondottak szerint az első kereszteződésnél véget ér. A terveken nem szerepel ennek bemutatása. Kérjük, hogy a irányhelyes közlekedéshez az átvezetést biztosítsák, a kerékpárút megközelíthető legyen Déli irányból az út jobb szélén érkeve is.

- Ha a körforgalom körül irányhelyes (egyirányú) kerékpárút futna, úgy az kevesebb helyet foglalna és lehetőséget adna a gyalogos és kerékpáros forgalom elválasztására. Hosszú távon remélhetőleg a körúton irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény készül, ez egyszerűbb, áttekinthetőbb rendszert alkothatna egy egyirányú kerékpárúttal a körforgalom körül.



Az 5. számú főút menti kerékpárút fejlesztése szintén összekapcsolódik egy egysávos körforgalom építéssel. A jövőben a főutat négysávossá kívánják bővíteni, ennek megfelelően a kerékpárutak el vannak húzva a meglévő kétsávos úttól. Ismét megkérdőjelezhető, hogy fenntartható közlekedésfejlesztésre szánt forrásból miért készülhet az egyéni motorizált közlekedés számára fejlesztés.

- A Külső Szegedi úttal való kapcsolat kidolgozatlan, vázlatos. Kérjük a kerékpárút biztonságos megközelítését és elhagyását biztosítani.

- Az új körforgalom nyugati ágán (Szent László körút) az ITS szerint kerékpárút fog készülni, de a mostani fejlesztés nem oldja meg a leendő csatlakozást, így félő, hogy a jövőben csak kényszermegoldások születhetnek a maradék helyen. E mellett jelenleg a kerékpárútról a Szent László körút (Ny) felé közúton való továbbhaladást, illetve a Szent László körútról a körforgalom kerékpárútjának szabályos megközelítését sem teszi lehetővé a terv. Ha már fenntartható forrásból készül körforgalom, elvárható, hogy kerékpárral is minden irányban legyen kényelmes kapcsolat. Javasoljuk a kerékpárút körbevezetését. Egyirányú kerékpárút körbevezetésével ez esetben is helyet lehet spórolni a kétirányúhoz képest.

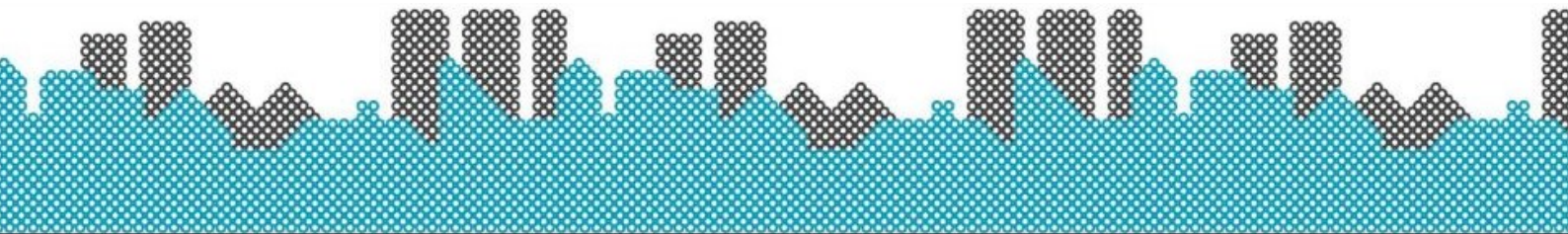
Margaréta buszforduló melletti kerékpárút

A fejlesztés a fenntartható közlekedésmódokat szolgálja, támogatjuk. A Kecskeméti területi szervezetünk véleményében felhívta a figyelmet arra, hogy a Károly Róbert krt - III. Béla király krt - Nyíri út körforgalom létesítése esetén meg kell valósítani mind a Nyíri út Széles köz felé történő továbbvezetésének irányában, mind a III. Béla király krt melletti kerékpárúthoz kapcsolódóan a megfelelő kerékpáros átvezetéseket.

Közbringarendszer

A tervsűrűn nem szerepeltek tervek, egy helyszínrajzon kerültek bemutatásra a gyűjtőállomások helyszínei. Csupán négy gyűjtőállomással nem látjuk életképesnek az elképzelést, nincs meg a kritikus sűrűség, és nem tud a rendszer hálózatot alkotni, túl kevés célpont között lehet közlekedni, így kevés utazáshoz nyújt alternatív közlekedési módot.

A tervsűrűn többször szóba került több kétsávos út átépítése négysávossá, körforgalmak létrehozása, alvóvárosok fejlesztése, új beruházások külső városrészekben, lakótelepek kiürülése. Ez aggasztó nem csak azért, mert hosszabb utazásokat, ezáltal nagyobb gépjárműforgalmat eredményezhet a fenntartható közlekedésmódok háttérbe szorulása mellett, hanem a belváros élhetősége is veszélybe kerülhet, ha a lakosság kiköltözik, de autóval jár vissza a városba. Az új alvóvárosok közmű és útigényei is kevésbé fenntarthatóak az alacsony beépítési intenzitásból adódóan, és hosszú távon forrásokat vonhatnak el a városias, sűrűn beépített részekről a későbbi karbantartási igények miatt is.



Félő, hogy ha a város nem tesz a szétterülés ellen, monofunkciós, alacsony sűrűségű alvóvárosok jöhetnek létre, ami fenntartás szempontjából gazdaságtalan, közlekedés szempontjából az egyéni személygépjármű használat felé mutat, közösségi közlekedéssel nehezen ellátható, kerékpárral távoli, közbiztonságot rontja mind az alvóvárosokban (hisz nappal nincs ott aktivitás), mind a kiüresedő lakótelepeken. Kecskemét esetében nem késő, hogy kompaktabb várossá váljon, ami az élhető város legfontosabb feltétele. Reméljük, hogy a zsűrin említettek nem a városfejlesztés irányát mutatják.

2017. július 21.

Üdvözlettel:

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

