

**Címzettek: Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata
TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft.**

Tárgy: Szeged kerékpárforgalmi hálózati terve - támogató nyilatkozat

Támogató nyilatkozat

A Magyar Kerékpárosklub örömmel fogadja és támogatja Szeged készülő kerékpárforgalmi hálózati tervét. A koncepció kellő alapossággal elemzi a kerékpáros közlekedés jelenlegi feltételeit. A javasolt intézkedések megvalósulása jelentősen hozzájárulhat a kerékpáros közlekedés fejlődéséhez, mely elősegíti egy fenntartható város kialakulását.

Fontos és jó alapvetésnek tartjuk, hogy a hivatásforgalmi kerékpározás lett alapul véve a terv kidolgozása során. A kerékpáros közlekedés jövőbeli tervezése csak a valós helyzet, a gépjármű forgalom, a kerékpáros hivatásforgalom nagysága, a baleseti gócpontok és a meglévő infrastruktúra ismeretében történhet.

A koncepció megismerése után az alábbi észrevételek fogalmazódtak meg, melyeket kérünk a későbbiekben figyelembe venni:

- A jelenleginél határozottabban törekedni kell az irányhelyes létesítmények kialakítására a sugárutakon.
- 13. oldal: Kimerítő jellegű felsorolás olvasható az alapvető KRESZ szabályokról, de pl. a sebességkorlátoknál a gyalogos-kerékpáros övezet kimaradt.
- 9/2015. (V.14.) Önk. rendelet 31. § (6): „Belterületen kétirányú kerékpárút csak közúttól független vonalvezetés esetén, vagy szervízút-jellegűen elkülönítve, kidolgozott csomópontokkal létesíthető.” A József Attila sugárúti kerékpárforgalmi létesítmény felülvizsgálatakor ezt a rendelkezést kérjük figyelembe venni.
- 33. oldal: A hálózati hiányosságoknál említve van a Szabadkai út, pedig azon végig kerékpárút van – feltételezhetően elírás.
- 53. oldal: „A Londoni körúton belül eső szakaszon 2,66 kerékpáros baleset jutott 100 m-re, ami az Oskola utca utáni legmagasabb érték.” Mindezt úgy, hogy a nevezett Kálvária sugárúti szakaszon jóval kisebb a forgalom, mint az Oskolán. Ez súlyos dolog, főleg, hogy viszonylag új létesítményről van szó, aminek balesetveszélyességét (hasonlóan más, egyirányú kerékpárutakhoz) már a megvalósítása előtt jelezte a Magyar Kerékpárosklub.
- 57-58. oldal: A B+R helyzet elemzésénél nem elég hangsúlyosan jelennek meg azok a tárolók, amelyek nem a nagyprojekt keretében lettek telepítve, de mégis

B+R funkciót látnak el. Ezek főleg külvárosi buszmegállóknál vannak, ahol a rágyaloglási távolság jellemzően nagyobb. Pl. Fő tér Petőfi-telepen, Szentmihálytelken a Petőfi utcai buszmegállónál. Ezek alapján érdemes lenne az ilyen külvárosi buszmegállók felmérni B+R szempontjából. Később a 95-96. oldalnál tárgyalja kicsit az anyag a külterületi buszmegállók, de nem eléggé hangsúlyosan.

A tárolási lehetőségek esetében ki lehetett volna térni a társasházi kerékpártárolásra (ez egyre nagyobb gond, sok helyen a tároló nem megközelíthető kerékpárral, vagy nincs hely lezárni, lépcsőházakban, előszobákban tárolnak kerékpárt sok helyen, ami tűzvédelmi és higiéniai aggályokat is fölvet, és gátolja a biciklizés terjedését). A kerékpárt nem csak a célnál, de a kiindulási helyen is tárolni kell.

- 87. oldal: A Tisza Lajos körút és a Herke utca közötti gyalogos-kerékpáros híd előnye lenne az is, hogy a Tisza két partja közötti forgalom nagyobb arányban bonyolódna kerékpárral. Tehát ha ma 800 kerékpáros megy át a Belvárosi hídon, akkor a két híddal nem 400-400 kerékpáros kelne át, az útvonal vonzóbbá tételével és az alternatívák számának növekedésével továbbiakat készítené a kerékpár használatára.
- 89. oldal: Nem hagynánk ki a körtöltési kerékpárút elképzelését, pedig az olyan beruházás lenne, amely a hivatásforgalmat, és a rekreációs célú kerékpározást egyaránt szolgálná.
- 95. oldal: A buszpályaudvar megközelítése és tárolási lehetőségei további fejlesztést igényelnek: a Mars téri buszpályaudvar biciklis megközelíthetősége ugyanis rendkívül hiányos, kerékpártároló pedig az utasoknak nem áll rendelkezésére.
- A városszerkezeti értekezéseknél kiemeltük volna a város szétterülését, mint elkerülendő folyamatot. A közösségi közlekedés és a kerékpározás szempontjából is célszerűbb, ha a város koncentráltabban fejlődik, és nem szétterül.

A mellékletet képező térképekkel kapcsolatban az alábbi megállapításokat tesszük:

- M01-forgalomvonzó létesítmények: Kereskedelmi központként nem szerepel az ábrán a például a Nagyaruház, vagy a CBA Nova, amelyben közigazgatási funkciót is ellát a kormányablakkal. A Csillag tér mellett föl van tüntetve egy kereskedelmi központ, de az Etelka sori Tesco-nál (továbbá posta, stb.) nincs. Oktatási intézményként feltüntetésre került a Karolina, de lemaradt az Alsóvárosi Ált. Isk. és óvoda. Javasoljuk a térkép egységes szempontrendszer alapján történő kiegészítését.
- M05-M08: A meglévő infrastruktúra térképe nagyon részletes és többnyire precíz, azonban az alábbi pontatlanságokat és következetlenségeket véljük felfedezni benne:
 - kerékpár- és gyalogút szerepel, gyalog- és kerékpárút helyett.
 - Az ábra nem mutatja a kerékpáros nyomot, sem a busz-kerékpár sávot (Mikszáth K. utca).

- A gyalogos kerékpáros övezet jelölésének színe egyezik a parkok színével, ami némileg zavaró grafikus megjelenítés esetén.
- A gyalogos-kerékpáros övezetnek jelölt Árpád téren, Toldy utcán, Eötvös utcán önálló kerékpárút van berajzolva, holott ilyesmik nincsenek.
- Önálló kerékpárútként jelöli a Makkoserdő sori dupla járdából az egyiket.
- Végig önálló kerékpárútnak jelöli az Oskola utca - Stefánia tengelyt, pedig az Égő Aranytól a Stefániáig osztott gyalog- és kerékpárút van kivéve a Vár utca és a Híd utca közötti szakaszt.
- Nem jelenik meg gyalogos kerékpáros övezetként a Lófara.
- Az Olajbányász tér és a Zápor-tó között, a táblázás alapján önálló kerékpárutak vannak, bár a burkolati jel ennek itt-ott ellentmond.
- A móravárosi Napfény Park parkolójában osztott gyalog- és kerékpárút fut, és a Fő fasor belső szakaszán is a Víztorony tértől a ligetig.
- A Rókusi körforgalom előtt kerékpársávként van jelölve a kerékpáros nyom, de a Kálváriánál a kerékpáros nyom nincs föltüntetve a Dugonics tér körforgalma és a gyalog- és kerékpárút vége között.
- A Csillag térnél nincsenek összekötve az oda vezető kerékpárutak, ezt jó lenne, ha a térkép is jelölné.
- Vásárhelyi Pál úton a turbó körforgalom körül gyalog- és kerékpárút van, a Petőfi Sándor sgt. legvégén is a Dugonics térnél, de egyik sincs jelölve, pedig főleg utóbbi neuralgikus pontja a hálózatnak, és máshol ilyen rövid szakaszok is meg vannak különböztetve.
- Kiskundorozsmán a K7 külső, Negyvennyolcas utcán futó szakasza végig önálló kerékpárútként van jelölve, pedig található ott osztatlan gyalog- és kerékpárút is.
- A Szőregen induló kerékpárút az első kereszteződésig kerékpársávként van kijelölve. Utána pedig akár szintben elkülönített kerékpársávnak is lehetne tekinteni a templomig, ha a Vásárhelyi Pál úton annak van jelölve.
- M16: A szöveges anyag említi, hogy nem kimerítő a kerékpártárolók jelölése, mert olyan sok van elszórtan a városban. Esetleg szerkeszthető térképpel lehetne bővíteni a nyilvántartást a későbbiekben.
- M18: A piros pontozás talán nem a legszerencsésebb jelölés, van, ahol nem egyértelmű, melyik az egyirányú utca, pl. Móravárosban. Hiányzik a térképről pl. Nyíl utca, aminek egy részét egyirányúsították, nincs jelölve a - noha csak időszakosan - egyirányú Somogyi utca, a Palánk utcája. Nincs jelölve a Gőz utca a nagyállomásnál, a dorozsmai Jász utca, Kond utca, és mintha egész Újszeged kimaradt volna (pl. Fésű utca). Javasoljuk a térkép felülvizsgálatát és kiegészítését a fel nem tüntetett egyirányú utcákkal.



1133 Budapest, Kárpát utca 48.
telefon: +36 1 315 0590
e-mail: info@kereparosklub.hu
www.kereparosklub.hu

Kérjük az észrevételeink figyelembe vételét a koncepció véglegesítése során.

A további együttműködés reményében állunk az Önök rendelkezésére.

Üdvözlettel:

Budapest, 2016. január 25.

Radics Miklós

Radics Miklós
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub