

Címzett: **S. Tombor Katalin**
Stratégiai referens, Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Pécs - Műszaki tervdokumentációk tervzsúri

Tisztelt S. Tombor Katalin!

A Terület és Településfejlesztési Operatív Programhoz kapcsolódó január 25-én tartott pécsi projektek műszaki tervdokumentációkat megvitató tervzsúri alapján a Magyar Kerékpárosklub véleménye a következő:

A bemutatott tervekről általánosan elmondható, hogy nem veszik figyelembe a pályázati kiírás a12-a17 pontjait, ami a három terv esetében különböző súlyú hibákhoz vezet.

Mivel elsősorban vonalas beavatkozásokról van szó, a területi fejlesztések hiányát érdemes új kerékpártámaszok kialakításával orvosolni.

Pécs Nyugat kerékpárút terve:

A három terv közül ez a leginkább kifogásolható megoldás.

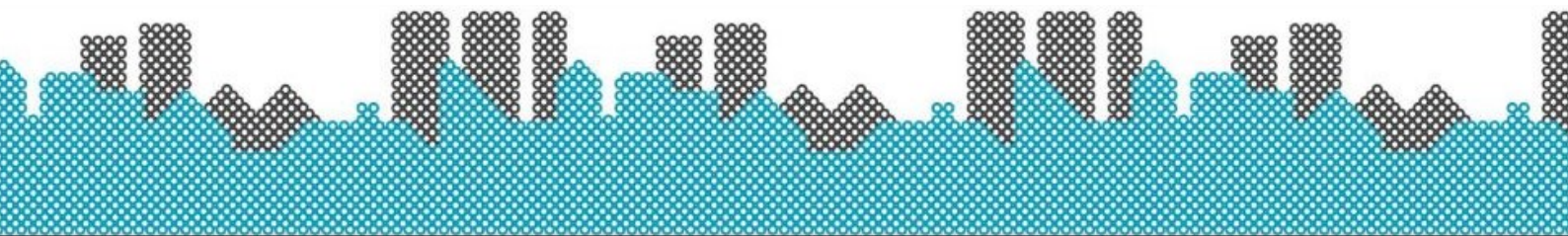
A Tüzér utcától a Bolgár közig tervezett kétirányú kerékpárutat és elválasztás nélküli illetve elválasztott gyalog és kerékpárutat határozottan ellenezzük és balesetveszélyes megoldásnak tartjuk, ami a pályázati kiírás szövegével, a nemzetközi és hazai jó gyakorlat elveivel és az Útügyi Műszaki Előírások ajánlásával is alátámasztható.

A tervzsúrin nem kaptunk meggyőző érveket a kétirányú kerékpárút mellett, a fals biztonságérzetből adódó közhiedelmek, illetve a járművezetők kényelmi szempontjai nem írhatják felül a szakmában és a kiírásban is lefektetett, mérésekkel alátámasztott alapelveket.

A tervvédés során a terv bemutatói a nagy forgalomra hivatkoztak a létesítményválasztás indoklásakor. A dokumentáció nem tartalmazott forgalmi adatokat a kérdéses szakasról, de az ÚME szerint a 10.000-20.000 közötti ÁNF tartományban alkalmazható kerékpársáv.

A javasolt megoldás a következő szempontok miatt kifogásolható:

- nem felel meg a pályázati kiírásnak



- 200 méternél sűrűbb útcsatlakozások jellemzőek a szakaszon
- a keresztezésekben a kétirányú elválasztott kerékpárút balesetveszélyes, több helyen nem belátható a kerékpárút a telekhatáron álló épületek miatt
- a kerékpárút gyakorlatilag a telekhatáron fut, a telkekről kilépő személyekre veszélyes kialakítású
- a gyalog- és kerékpárút keresztmetszete véleményünk szerint kevés ahhoz, hogy hivatásforgalmi igényeknek megfeleljen
- a nem irányhelyes létesítmény nem tárja fel megfelelően az érintett területet, az északi oldalról nehezen megközelíthető, elégtelen a kapcsolatok kialakításának lehetősége.
- A Tüzér utcától a Rácvárosi utcáig terjedő szakaszon nem biztosított a gyalogos forgalom, hanem a járda helyett kerékpárút került kialakításra. Ez nem elfogadható, különösen, hogy több telek gyalogos bejárata csak a tervezett kerékpárútról közelíthető meg.
- A szemközti oldal megközelítése nem biztosított. A tervezéssel érintett útvonalról általánosan elmondható, hogy a kelleténél kevesebb gyalogos átvezetéssel rendelkezik.

A tervezett szakasz egy részén helyes megoldásként irányhelyes kerékpársáv szerepel a terven, amit a beruházás teljes terjedelmében javaslunk alkalmazni.

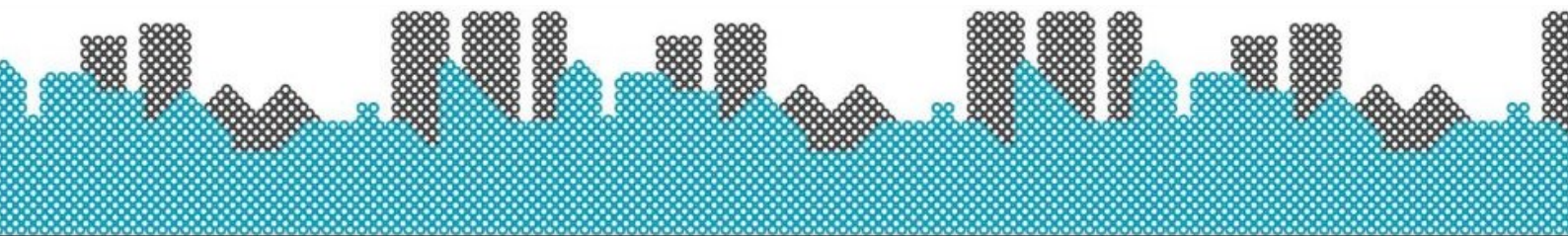
Amennyiben a kerékpárúttal tervezett szakaszokon a forgalom nagysága miatt mégis aggályosnak tartanak a kerékpársáv alkalmazását, akkor javasoljuk sebességkorlátozás, forgalomcsillapító beavatkozások megfontolását.

Pécs a jellemző kis távolságok miatt ideális kerékpárosbarát várossá válhat, 20-30 perc alatt környezetbarát és helytakarékos módon, olcsón elérhetővé válna a belvárosi része szinte bármelyik településrészről. Úgy gondoljuk, hogy fontos valóban hatékony és biztonságos módszerek alkalmazása, amik már bizonyítottan beváltak több kis és nagyvárosban, itthon és Európa szerte egyaránt. Minden lehetőség megvan arra, hogy Pécs elkerülje a túlzott gépjárműforgalmat, dugókat, légszennyezettséget, viszont ez csak akkor tud megvalósulni, ha az útfelületek használati aránya is ezt a változást előlegezi meg, és emellett valóban elkötelezett döntések születnek.

Nagy Imre út, Megyeri út

Az útvonalon jellemzően jók az adottságok irányhelyes létesítmény kialakítására, például szervízúton, kopenhágai kerékpársávval, vagy irányhelyes kerékpárúttal.

A nem látjuk indokolhatónak belterületen a nem irányhelyes létesítmény használatát ebben az esetben, különösen, hogy a Nagy Imre úton a tervezett kerékpárúttal átellenes



oldalon található a lakótelep, amihez így nem biztosítható kellő kapcsolat. Ebben az esetben is el lehet mondani, hogy a tervezett létesítmény a kiírásnak nem felel meg, és egy korábbi helytelen gyakorlatot folytat, aminek már bebizonyosodtak a hátrányai, és az új létesítményeknél nem követendő. Ez úttal is kérjük a döntéshozókat, hogy korszerű, biztonságos, belterületi viszonyokhoz alkalmas megoldást válasszák.

Jelezni szeretnénk, hogy bár nem része az aktuális tervezési területnek, a hálózat folytonosságához szükséges a Megyeri út vasutat szintben keresztező részének igénybevételével kerékpáros létesítmény a belváros megközelítéséhez, ahol a felüljáróhoz képest jóval kisebb a fogalom. Enélkül ugyanis továbbra sem kapcsolódik a város kerékpáros hálózatába sem ez a szakasz, sem a pellérdi kerékpárút (az Északmegyer dűlőn tervezett bicikliút ellenére sem, hiszen innen óriási kerülő a Siklósi úti vasúti átjáró).

Budai vám:

Fontosnak tartjuk a belváros felé a Felsővámház úton kialakított kerékpárúthoz való kapcsolat megoldását, akár 30 km/h sebességkorlátozással és kerékpáros nyommal, ha komolyabb létesítményre nincs hely. A tervsűrín említett Zsolnay negyeden keresztül vezetett elképzelés nem életszerű hivatásforgalmi szempontból.

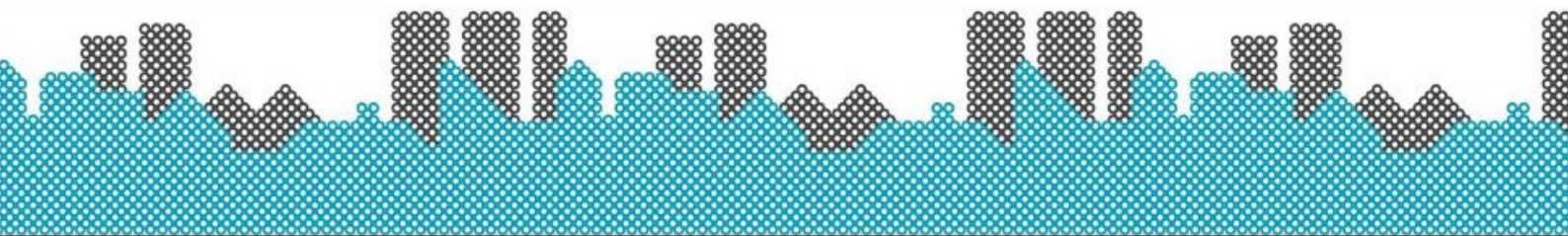
A Mathiász János úton a tervsűrín alátámasztották az egyoldali kialakítás kényszerűségét, ugyanis ha a parkolósáv kerülne a tervezett kerékpárút helyére, akkor a parkoló autók gyalogos megközelítése nem lenne biztosítható. Kényszerű és költséges megoldás ugyan, de elfogadjuk.

A Diós úton vezetett nyitott kerékpársávot jó megoldásnak tartjuk. Megfontolandó a kereszteződéseknel a kerékpársáv vizuális kiemelése, amennyiben a kerékpározónak elsőbbsége van.

Parkban vezetett kerékpárút elfogadható.

Kereszteződésekben javasoljuk a kerékpárút járda szinten történő átvezetését. Szóba került a tervsűrín, hogy a kiemelés miatt a járművek nem tudnának kellően bekanyarodni a mellékutcákba, ezzel feltartva a forgalmat, de úgy gondoljuk, hogy ez elfogadható zavaró hatás akkor, amikor a kétirányú kerékpárút leginkább balesetveszélyes pontjairól van szó. Intenzívebb forgalomban kevesebb figyelem is jut a kerékpárúton esetleg ellenirányban közlekedőkre, szerintünk szükséges a kiemelés.

A Zsolnay Vilmos út mentén vezetett kerékpárutat azért tartjuk elfogadhatónak, mert a 6-os út igen forgalmas, külső településrészen található, valamint az út túloldalán kevés a feltárandó lakóterület. A fontosabb forgalomvonzók és kibocsátók felé érdemes



kapcsolatot biztosítani.

Kivonat a pályázati kiírásból:

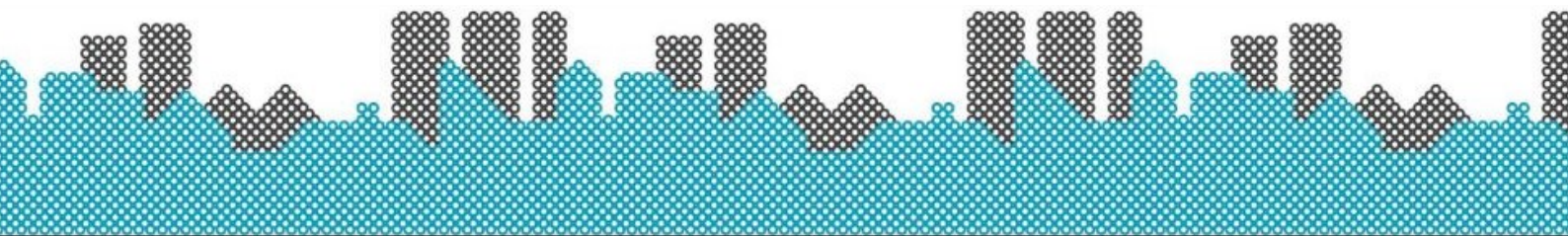
a12) Egyoldali kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút tervezése esetén be kell mutatni, hogy miért nem valósítható meg az irányhelyes kerékpáros közlekedés kialakítása a közút területén. Amennyiben az egyoldali vezetés nem váltható ki irányhelyes vezetéssel, a lehető legkevesebb számú oldalváltással és/vagy létesítménytípus-váltással kell a létesítményt megtervezni a baleseti gócpontok (ahol a kétirányú kerékpáros forgalom a közutat kénytelen keresztezni és fokozott balesetveszély alakul ki) minimalizálása érdekében. A lehető legtöbb ponton biztosítani kell a szemközti oldalon található forgalomvonzó létesítmények elérését, lehetőség szerint a közúton kerékpárforgalmi létesítményt is javasolt kijelölni a gyorsabb és szabályos közlekedés biztosítása érdekében.

a13) Belterületen, 200 méternél sűrűbb útcsatlakozások és útkereszteződések esetén kizárólag különösen indokolt esetben pl.: 50 km/h-nál nagyobb megengedett közúti sebességhatár, jelentős tehergépjármű-forgalom, egyoldali beépítettség, meglévő hálózati elemek közötti azonos létesítménytípussal tervezett összeköttetése esetén támogatható az egyoldali elválasztott létesítmény kiépítése.

a14) Gépjárműforgalomtól elválasztott önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakításakor be kell mutatni, és biztosítani kell (azaz szükség szerint ki kell építeni) a gyalogos forgalom azonos oldali elválasztott levezetését.

a15) Lakott területen elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút csak kivételesen (pl.: keresztmetszeti kötöttségek, helyhiány vagy egyéb feloldhatatlan akadály esetén) támogatható.

a16) Belterületen, gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény létesítésekor (törekedni kell az irányhelyes kialakításra!) be kell mutatni, és biztosítani kell, hogy a beavatkozás után a kerékpáros közlekedés nem lesz



rosszabb a kiinduló állapotnál:

a. minden irányba biztosított a kerékpáros kapcsolat, a kerékpáros forgalom továbbvezetése;

b. nem létesülnek kerékpárosok számára két irányban nem járható egyirányú utcák, stb.).

Elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény tervezési szakaszával párhuzamosan meg kell vizsgálni a közúton való kijelölés lehetőségét is, és amennyiben az gyorsabb és az irányhelyes kerékpáros közlekedés feltételeit megteremti, javítja, megtartja (pl. a kerékpárral gyorsabban és magabiztosabban a közlekedők részére), úgy a kijelölt létesítményt is javasolt párhuzamos létesítményként kialakítani, ebben az esetben a kijelölt és az épített létesítmény hossza külön számolandó az indikátorvállalás keretében.

a17) Közúttól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása esetén baleseti elemzést szükséges készíteni a szükséges forgalomtechnikai beavatkozások tervezéséhez és megvalósításához.

Mellékelve küldjük pécsi KHT véleményezésünket, amiben javaslatot tettünk a Szigeti út kialakítására.

Üdvözlettel:

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

