

Címzett: Péter-Gargya Anikó
Pályázati referens - DMJV Polgármesteri Hivatal

Tárgy: Debrecen MJV kerékpárforgalmi hálózati terve

Tisztelt Péter-Gargya Anikó!

A Magyar Kerékpárosklub a Debreceni Területi Szervezetének segítségével az alábbi észrevételeket teszi a kerékpárforgalmi hálózati tervvel kapcsolatban:

Általános észrevételek:

Baleseti elemzés

Javasoljuk a baleseti ponttérkép összevetését a meglévő létesítményekkel. 2014 utáni balesetek külön történő ábrázolása jellemezné az akkor készült kerékpárutakat, így egy korábbi állapotról mutat képet. A javaslatokhoz kötődően a Csapó utcán kirajzolódó rengeteg baleset egy részletes feltárást tesz indokolttá.

Tanulságos lehet a kereszt irányú balesetek külön ábrán való ábrázolása, köthető-e útvonalhoz, létesítményhez.

Fogalom használati probléma:

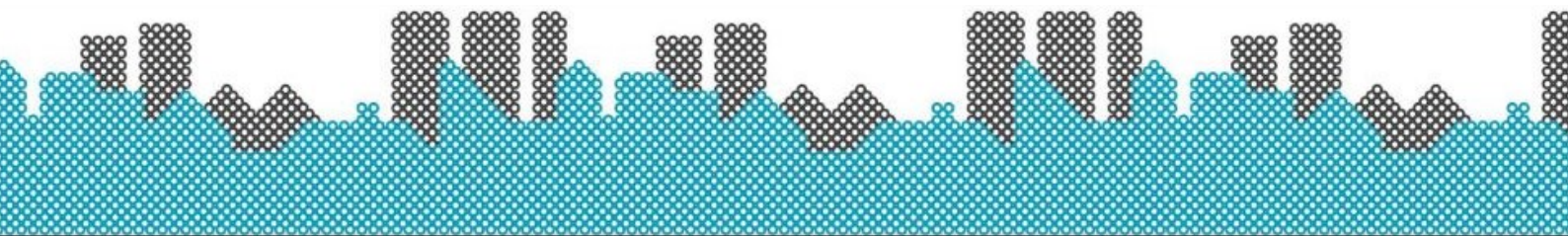
A „kerékpárút hálózat” „kerékpárút hálózati térkép” kifejezések gyakran szerepelnek a dokumentumban, ami azt a félrevezető képet adja, hogy a kerékpáros közlekedés csak kerékpárutakon történhet, noha a legtöbb közúti felületen lehet kerékpárral közlekedni.

Meglévő hálózat

Meglévő TEMPO 30, lakó-pihenő övezetek, gyalogos-kerékpáros zónák ábrázolása hasznos lenne a meglévő hálózat jellemzéséhez.

Problématérkép

Amikor kerékpárforgalmi hálózatról beszélünk, az adott terület összes utcáját ide értjük és ezeket vizsgáljuk abból a szempontból, hogy mennyire kényelmes rajtuk a kerékpározás. A hálózati terv készítése során arra kell törekedni, hogy a nem kerékpárosbarát utcákat azzá tegyük. Ehhez érdemes jelölni, hogy mely utcák, területek használhatóak kényelmesen beavatkozás nélkül, és melyeken szükséges beavatkozás. A nem kerékpárosbarát utcák, területek, csomópontok, ismert baleseti gócpontok és konfliktuspontok adják a problématerképet, amit szövegesen is érdemes leírni, fényképekkel illusztrálni.



Nem elégséges a dokumentumban szereplő problématerkép egy hálózati tervhez. A szövegesen is leírt problémák köthetőek legyenek a térképhez, pl számozással, jelmagyarázattal. Különböző jellegű problémák különböző jellel való ábrázolását javasoljuk.

Több helyen szerepel problémaként, hogy nincs kerékpárforgalmi létesítmény. Önmagában ez nem probléma. A nagy forgalom és sebesség, rossz beláthatóság, veszélyes átvezetések, vagy átvezetések hiánya probléma, amit adott esetben egy létesítménnyel lehet orvosolni.

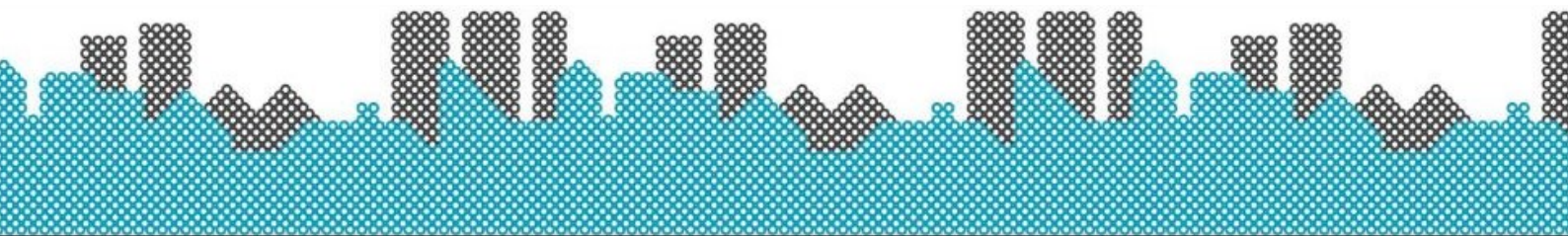
Fejlesztési lehetőségek, kötöttségek:

Forgalomtechnikai beavatkozások, sebességcsökkentés, forgalomcsillapítás – szerepeljen a dokumentumban, mint hatékony eszköz a város humanizálására és egyben kerékpárosbaráttá tételére.

Kerékpárút építés helyett erősen javasolt a létesítményválasztásnál az alábbi hierarchiát követni:



Egy útvonal kerékpárosbarát fejlesztésének hierarchiája



Lehetőségek:

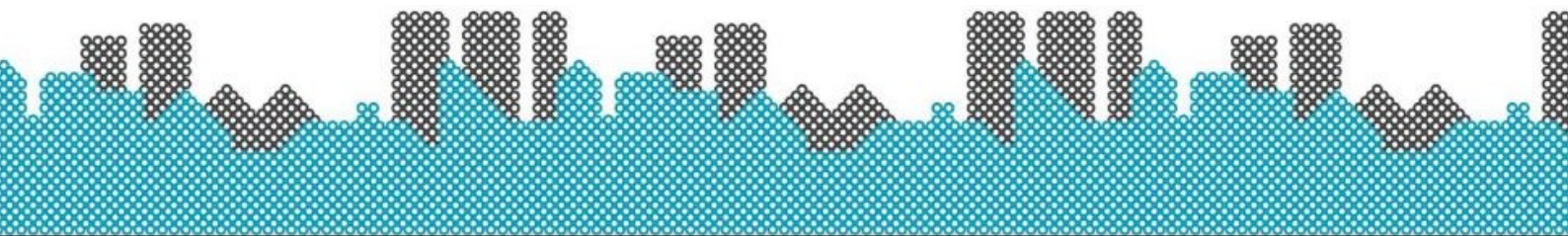
Belváros 1 km sugarú – akár gyalogos-kerékpáros övezetként is kialakítható lenne, jó példa erre Groningen. Debrecen méreténél, szerkezeténél és domborzati viszonyai által, valamint a most is nagy számban jelen lévő kerékpáros forgalom miatt rendkívül jó adottságokkal rendelkezik ahhoz, hogy a kerékpárral való közlekedés a gépjármű használatot jó részben felváltsa.

A meglévő közúthálózat tágas, a kiszabályozott szélesség a közút felületén túl is sok helyen rendelkeznek tartalékokkal. A rendelkezésre álló kínálat az egyéni gépjárműhasználatnak kedvez a jelen pillanatban, gyakran pazarlóan széles sávokkal, emelt sebességgel kellemetlen városi tereket hozva létre. Ezt a város méretei nem indokolják, a legtöbb út kényelmesen megtehető lenne kerékpárral. Az egyéni motorizált közlekedés részére fenntartott útfelületek csökkentése a fenntartható közlekedésmódok javára minden városlakó érdeke, és a bőséges kínálat miatt nem veszne el a gépjárműhasználat lehetősége sem.

Úgy gondoljuk, hogy a KHT-nak bátrabban kellene képviselnie a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítését, vállalva az ez által megvalósítható forgalomcsillapítást is, ami egy egészségesebb, csendesebb, élhetőbb várost eredményezne.

Forgalomvonzók:

Fő közlekedési útvonalak mentén találhatóak a célpontok – ez kijelöli a legfontosabb feladatot: a nagyobb forgalmú utak kerékpárosbaráttá tételét.



Javaslatokkal kapcsolatos észrevételek:

Nem tisztázott, hogy a javaslatok miként reagálnak a problématerképre. A javaslatok a problématerkép alapján tekinthetők megalapozottnak.

Egyirányú utcákra vonatkozó javaslatokat, azok táblázatos kigyűjtését érdemes elkészíteni.

Meglévő kerékpártámaszok felmérése, újakra vonatkozó javaslat hiányzik.

Térképen érdemes lenne megkülönböztetni a javasolt létesítménytípusokat.

Bár a helyzetfeltáró munkarész az irányhelyes létesítmények fontosságát hangsúlyozza, és a szemléletformálás kapcsán is több bekezdés szól a nem irányhelyes kerékpárutak veszélyeiről, a javaslatok ezt nem tükrözik. Belterületen az irányhelyes kialakítású létesítményeket tudjuk támogatni. Az esetek nagy részében a keresztmetszeti adottságok ezt lehetővé teszik, és az ez általi forgalomcsillapító hatást is kívánatosnak tartjuk. Járdán, gyalogosokkal együtt vezetett kerékpárutak létesítése nem szolgálja a kerékpározás fejlődését, éppen ellenkezőleg, hátrányosabb helyzetbe hozza a kerékpározókat az úttesten vezetett létesítményekhez képest, mint forgalombiztonsági, mind kényelmi szempontból. Az ilyen létesítmények szükségtelenül bonyolult, a közlekedési rendszerbe integrálatlan csomópontokat, veszélyes kereszteződéseket, gyalogosokkal való konfliktusokat és lassabb haladási sebességet kényszerítenek a kerékpárral közlekedőkre. Emiatt a meglévő létesítmények felülvizsgálata is szükséges.

Belterületen javasoljuk megvizsgálni, hogy az emelt sebességű utak milyen hatással vannak a város élhetőségére, kerékpározhatóságára.

Az alábbi javaslatok esetében nem derül ki, hogy irányhelyes kerékpárútra vonatkozik-e a javaslat:

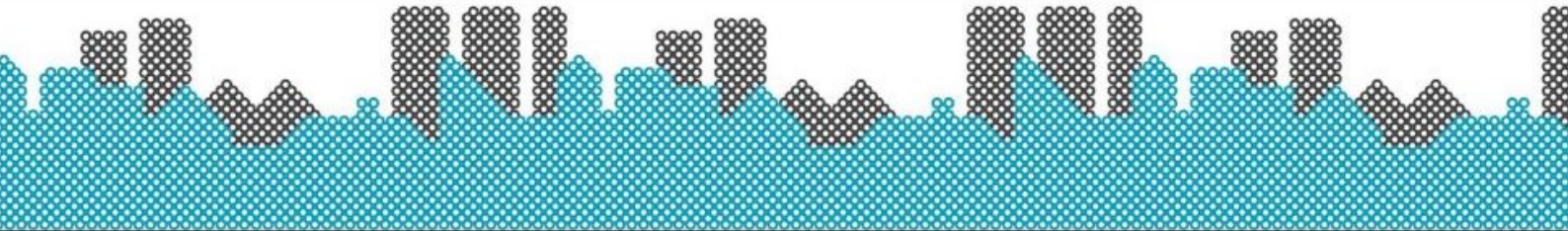
Sas és Burgundia utcák között Kossuth utcára javasolt kerékpárút

Szent Anna utca

Szepességi úton vezetett nyomvonal merőleges a Széchenyi útra, nem derül ki, hogyan helyettesítheti azt.

Hatvan utca - Segner tér meglévő kerékpárút

A Csap utcai átvezetésnél az "Állj, elsőbbségadás kötelező" tábla indokolatlan, a forgalom és a vonalvezetés alapján az elsőbbségi viszonyok fölcserélhetők a kerékpárúton közlekedők javára. A Hatvan utca - Segner téri átvezetések egy kisméretű járdaszigeten egyik csücskén való várakozásra kényszerítik a kerékpárosokat, ahol gyalogosokkal is



osztozniuk kell a szabad helyen. A vonalvezetés módosítandó a járdasziget érintése nélkül. A Hatvan utcai gyalog-kerékpárút szakasz helyenként nem éri el a járdára előírt minimális úrszelvény méretet sem, mivel a köztéri világítás póznái is a keskeny járdából veszik el a helyet. Valamint a Bethlen-Hatvan utcai kereszteződés is folyamatos problémaforrás (a gyalogátkelő mellett vezetett kerékpáros átvezetésnek "Állj, elsőbbségadás kötelező" tábla van kihelyezve), emiatt szükséges lenne a jelenlegi konstrukciót egy úttesten vezetett létesítménnyel, például nyitott kerékpársávval kiváltani a Kossuth téri sétálóövezeti kezdőponttól. Ezzel részben megoldódnának a jelenleg hiányzó túloldali közúti kapcsolatok is a Hatvan utcán.

Egy KHT gondolkozhat nagyvonalúbb megoldásokban is, a közút újrafelosztásával, esetleg útpálya szélesítéssel elképzelhető koppenhágai kerékpársáv is.

Bartók Béla út – meglévő kerékpárút

A kerékpárút tervezett meghosszabbítása a belváros felé konzerválná a jelenlegi helyzetet: a Mester utca nem kerékpárosbarát, külterületi jellegű, gépjárműveket nagy sebességre motiváló kialakítását. A javasolt útvonal a kerékpárosoknak kerülőt jelent. Belvárosi környezetben elsősorban irányhelyes létesítmény támogatandó a lehető legközvetlenebb útvonalon.

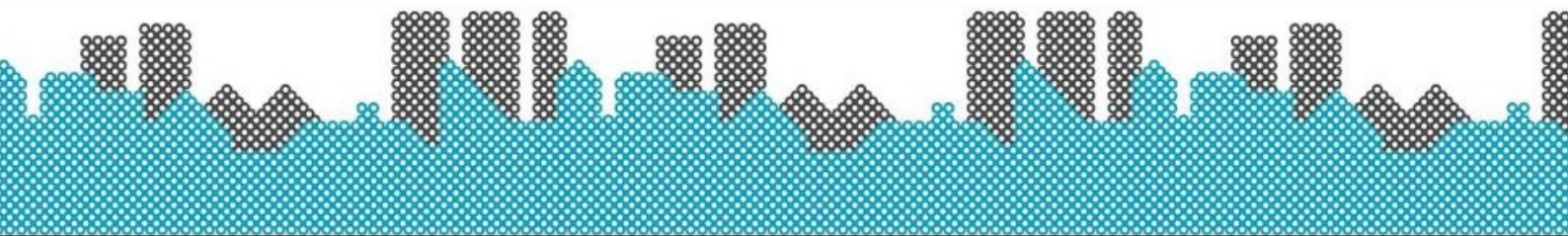
Eközben a Mester utca keresztmetszete a Böszörményi út-Csemete utca között lehetővé teszi az irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását. Ehhez a jelenlegi 60 km/h megengedett sebesség 50 km/h-ra való csökkentése és a 4 méteres sáv szélességek 3-3,5 méteresre történő módosítása szükséges. Ezután kialakítható egy irányhelyes létesítmény, a forgalom nagysága miatt fizikai elemekkel elválasztva vagy emelt (koppenhágai) kerékpársávként.

Csapó utca

A Kossuth tér felőli megközelítésnél nem javasoljuk a gyalogátkelő melletti átvezetést. Ez a Kossuth tér irányába ésszerűtlen és balesetveszélyes mozgásokra kényszeríti a kerékpárosokat. A kialakítás azért is lehet megtervezhető a közlekedés résztvevői számára, mert a gyalogosoknak elsőbbsége van, míg a kerékpárosoknak nem. Így nem célszerű egymás mellé helyezni a két átvezetést.

Javasolt megoldás: elsőbbségadás kötelező tábla a Csapó utca vonalában és szegélyszüllyesztés.

A Csapó utca Rákóczi és Árpád tér közötti szakaszán a városvezetéssel való egyeztetés alapján legalább kerékpáros nyom kijelölését javasoljuk. A nagy gyalogszám, és az



üzletek közelsége, valamint a járda helyenkénti szűkülete miatt nem támogatható a járdán vezetett kétirányú létesítmény.

33. sz. főút mellett meglévő kerékpárút Bethlen-Hunyadi csomóponttól- Hunyadi J. u. - Piac utca

Hosszú távon irányhelyes létesítmény javasolt, a keresztmetszet bőséges.

Bocskai tér

A Benedek téri átvezetés csak a Dobozi utca - burkolatfelújítás utáni - kerékpárosoknak kétirányúvá tételével együtt váltaná be a vázolt szerepét. Az Ótemető utcán a kereszteződés előtt a balra kanyarodás és az áthajtás biztonságosabbá tétele érdekében sebességkorlátozás bevezetését is meg lehet fontolni.

Pásti - Kápolnási utca

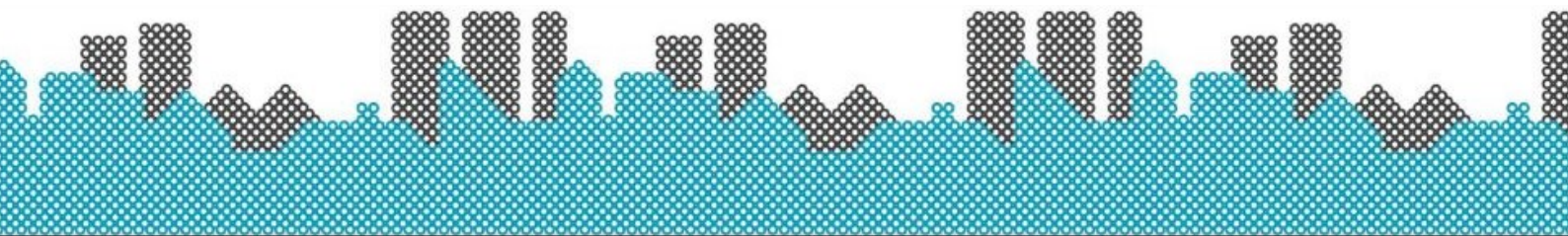
A két kis forgalmú utca kerékpáros kétirányúsítása helyett (vagy mellett) a nyugati kiskörúti szakasz biztonságosabb kerékpározhatóvá tételét kellene inkább támogatni. Az úttest szélessége lehetővé teszi közös busz-kerékpársáv kialakítását, így nem kényszerülnének a kerékpárosok a középső sáv használatára.

Vezér utca, és a közeli ipari park kerékpáros elérhetőségének javítása

A burkolatból elválasztott létesítmény helyett 30-40 cm-es egyoldali burkolatszélesítéssel, és az útfelület újraosztásával irányhelyes (nyitott) kerékpársávok is létrehozhatóak. A Vezér utca forgalma 10000 ejm/n alatt van, és ez is jellemzően a Böszörményi út felőli néhány száz méteres szakaszon összpontosul, az ipari park felé folyamatosan és nagymértékben csökken.

Derék utca

Szervízutak használatát előnyben kellene részesíteni. Mi indokolja itt az új kétirányú kerékpárút építését?



Kishegyesi úti kerékpárút - Határ úti ipari parkig - a Derék u bekötésével

A Kishegyesi úton a forgalom legjelentősebb része a Derék utca-Segner tér között bonyolódik (~20000 ejm/nap). Itt mindenképpen indokolt a külön vezetett létesítmény. A Derék utcától az ipari park felé azonban lényegesen lecsökken a járműforgalom. Itt megfontolandó egy irányhelyes infrastruktúra létesítése, például Koppenhágai típusú kerékpársáv létesítése.

Biczó István kert kerékpáros elérhetőségének javítása

A Vágóhíd utcai felüljáró kerékpározhatóvá tétele mindenképpen fontos a belváros és a Vágóhíd utcai üzletek, irodaparkok, hasznáلتikk-piac összeköttetésének megteremtése miatt. A sávok megfelelően szélesek, a járda azonban keskeny, így leginkább egy Koppenhágai típusú kerékpársáv megépítése látszik célszerűnek a járda kiegészítéseként. Amennyiben a felüljáró semmiképpen nem tehető kerékpározhatóvá, a berajzolt alternatíva mellé egy másik alternatíva lehet a Budai Ézsaiás utca két elválasztott szakasza (és a vasúti vágányok) alatt átvezetett gyalogos-kerékpáros alagút, hogy csökkentse a belváros felé a kerülő hosszát, és megelőzze az emiatt előforduló szabálytalan kerekezést.

Bem tér - Árpád tér összekötése, a Nyíl utcával párhuzamosan futó kis forgalmú utcákban

A vázolt koncepció jónak tűnik, a Homok utcai alternatíva azonban csak akkor elfogadható, hogyha az azon található sebességcsökkentő küszöbök átalakításra kerülnek kerékpárosbarátabb (és eleve járműbarátabb) kivitelűre.

Üdvözléttel:

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

