

Címzett: Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Debrecen műszaki tervek tervzsúri TOP-6.4.1-15

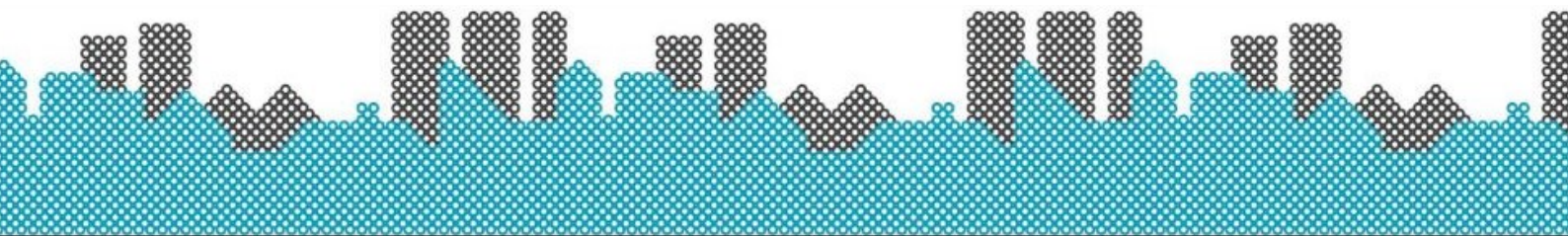
A Magyar Kerékpárosklub Debreceni Területi Szervezete segítségével véleményyeztük az NFM tervzsúri keretében kapott műszaki terveket. A tárgyalat fejlesztések TOP 6.4.1-15 fenntartható városi közlekedésfejlesztés forrásból valósulnának meg.

Megkérdőjelezhető, hogy fenntartható városi közlekedésfejlesztésre szánt forrásból a motorizált gépjárműveket szolgáló kapacitásbővítésekre kerülne sor. Járműosztályozó bővítése a Bartók Béla úton, spirál körforgalom létesítése a Pallagi úton, valamint gyalogos átkelőhely megszüntetése az Egyetem téri körforgalomnál közúti kapacitásbővítés mellett nem szolgálja a fenntartható közlekedésmódok fejlesztését.

A pályázati kiírásban sem az önállóan, sem a nem önállóan támogatható tevékenységek közé nem illeszthetők be a fent említett tervek megvalósítása. Nem szolgálják a gyalogos és kerékpáros átvezetések biztonságosabbá válását, sebesség csökkentését, forgalomcsillapítást, hanem épp ellenkezőleg, a személygépjármű forgalom számára jelentenek kapacitásbővítést, ami a tervezési helyszíneken a sebesség és a gépjárműforgalom növekedéséhez járul hozzá, ezért ellentétes a pályázati célkitűzéssel.

A tervzsúrin közlekedésbiztonsági intézkedésként aposztrofálták a tervezett beavatozásokat, így kívánják a pályázat által támogatható tevékenységek közé illeszteni azokat. A pályázati felhívás 3.1.1/B pontjában valóban szerepel a közlekedésbiztonsági fejlesztés, viszont a részletes leírásból kiderül, hogy a forgalom csillapítására és sebesség csökkentésre irányuló fejlesztések támogathatók, nem pedig a közúti kapacitásbővítés, aminek a forgalombiztonságot növelő hatása nem alátámasztható.

Városainkban jelenleg is aránytalanul nagy mértékű a személygépjárműforgalom, a forrás ezen az arányon kíván változtatni a fenntartható közlekedésmódok javára. A fenti három beavatkozás ezzel a céllal ellentétesen hatna, ezért a pályázat ezen elemeit nem tartjuk támogathatónak!



Bartók Béla út jobbra kanyarodó sáv

A tervdokumentáció nem tartalmaz semmilyen kerékpáros fejlesztést. Támogatjuk azonban a biztonsági audit által megállapított problémák megoldását. A buszmegálló mellett vezetett kerékpárút nincs semmilyen látható módon megkülönböztetve a járdától, a buszról leszállók sokszor a kerékpárúton sétálnak el a gyalogátkelőhelyig, mert rövidebb és észszerűbb. Javasoljuk a kerékpárút megkülönböztető festését valamint a kerítés vonala mentén vezetett járda és a buszmegálló burkolt összekötését. Esetlegesen a gyalogátkelőhelyig burkolatszélesítéssel gyalog-kerékpárút is kijelölhető, ebben az esetben a járdát meg lehet szüntetni.

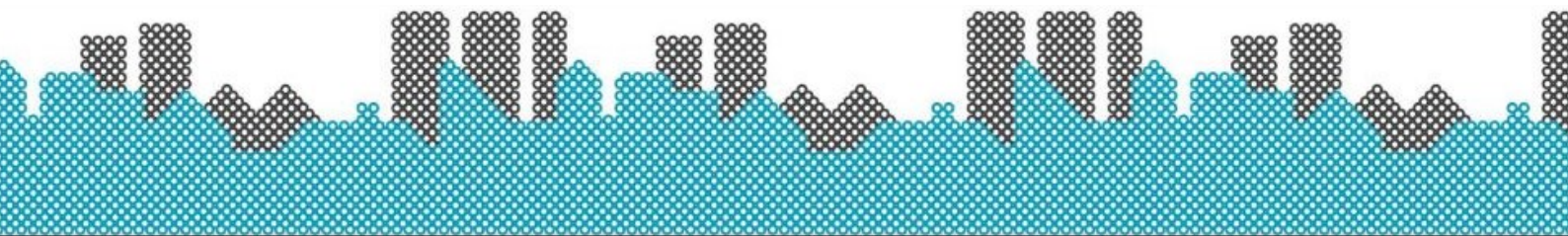
A Mester utca irányába való továbbhaladásra jelenleg nem ad semmilyen lehetőséget a jelenlegi (és a tervezett) konstrukció, csupán a Honvédtemető utca irányába lehet továbbhaladni. A auditban javasolt gyalogátkelő melletti átvezetés kompromisszumos megoldást jelenthet, de ezután biztosítani kell a kerékpárosok szabályos besorolására és sávváltására a lehetőséget még a záróvonal előtt. A buszmegálló felőli szakasz lehet (az úttestről nézve irányhelyesen) egyirányú.

Azonban a kerékpárútra való szabályos felhajtás a Mester utca felől érkezve szintén problémás, mivel a jobbra irányjelzés kétértelmű, más járművekkel együtt érkezve kialakulhat oldalirányú ütközés. Javasoljuk, hogy még a Honvédtemető utca elérése előtt egy egyirányú rámpával legyen fölvezetve a kerékpáros forgalom, amelyet a Honvédtemető utcai kereszteződésben fölérendelt viszonyban kellene továbbengedni a szükséges kiegészítő táblák kihelyezésével.

Alternatív megoldásként a kétirányú kerékpárút meghosszabbítható lenne a Böszörményi úti gyalogátkelő mellett a Mester utcai jobbra kanyarodó sávon keresztül a kis forgalmú Hortobágy utcáig, aminek csatlakozó egyirányú szakaszát kerékpárosok számára kétirányúvá lehetne tenni, így megteremtődne a csatlakozás a Vénkerti kerékpáros infrastruktúrával. Azonban ennek a megoldásnak jelentős hátráltatója, hogy a kerékpárosokat kerülőkre kényszeríti, hiszen nem tudnak továbbhaladni sem a Böszörményi úton, sem a Mester utcán, sem pedig a Pesti utcán, csak ha gyalogosként áttolva a megfelelő helyeken, gyalogátkelőkön, az úttestről becsatlakoznak a forgalomba. Ennek a problémának a kiküszöbölésére komplex csomóponti szemlélet szükséges, és ennek megfelelően át kellene tervezni az összes kereszteződéshez kapcsolódó járdaszakaszt és járdaszívet. - Rác Gábor

Egyetem tér, körforgalom

Az első bekezdéssel összhangban nem tartjuk ebből a forrásból támogathatónak a fejlesztést. A gyalogos átvezetés megszüntetését ellenezzük. A gyalogos átvezetéseket eltoltan javasoljuk kialakítani.



Új kanyarodó és gyorsításávok létrehozása, a körforgalom kapacitásának bővítése hátrányosan befolyásolja a létesítmény kerékpározhatóságát.

Pallagi út

A jobb oldalon futó kerékpárút átvezetése a bal oldalra, majd alig 460 méter múlva visszahozása jobbra a vasúti sínpart keresztezve és visszafordítva nemcsak észszerűtlen és kényelmetlen, de fokozottan balesetveszélyes is. Az észszerűtlensége miatt a kerékpárosok többsége nem fog átmenni a bal oldalra, hanem a járdán, vagy az úttesten fog végigtekerni a kerékpárút jobb oldali folytatásáig. Amennyiben a fasor miatt nem lehet szélesíteni a jobb oldali járdát, úgy az úttesten kialakított irányhelyesen vezetett nyitott kerékpársáv lenne a legjobb megoldás, ha ez sem lehetséges, akkor kerékpáros nyom. A tervezett, első ütemben megépülő szakasz ugyanis még lakott területen belülrre esik, így a sebességkülönbség kicsi. - Rácz Gábor

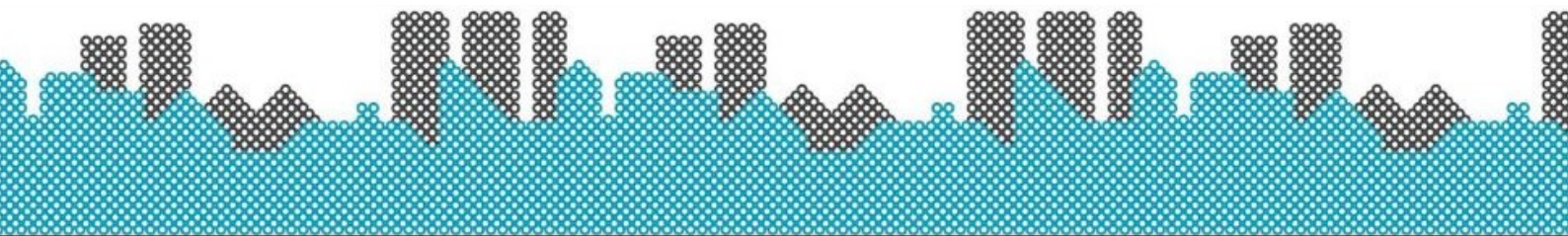
Pallagi úti körforgalom

Az első bekezdésnek megfelelően nem tartjuk támogathatónak ezt a fejlesztést a TOP 6.4.1 - 15 forrásból, mert nem a fenntartható közlekedésmódok segítésére irányul, hanem a motorizált közlekedésmódoknak biztosít nagyobb kapacitást. A tervezett többsávós körforgalom kifejezetten nem kerékpárosbarát létesítmény, a meglévő kereszteződéshez képest veszélyesebb kerékpárral használni, ez által rontja a kerékpárral való közlekedés feltételeit.

Kishegyesi út

A Szotyori, Ács, Köteles utcákra, valamint a Sztakötő közbe való szabályos áthaladás lehetősége nincs biztosítva, valamint az Építők utcán kialakított átvezetés is fölöslegesen bonyolult. Az említett utcákra elég volna egy-egy kerékpáros le-felhajtó csatlakozást kiépíteni, a kerékpárútról kifelé "Állj, elsőbbségadás kötelező" és "Gyalog-kerékpárút vége" táblával, befelé pedig egy "Gyalog-kerékpárút kezdete" táblával.

Ugyanez a rendszer alkalmazható a Bartók Béla úti kereszteződésre. Itt fontos lenne a kapcsolat megteremtése a Tócskerti vasútállomás megközelíthetősége végett is. Azonban itt a hegyesszögű csatlakozás és a kanyarodósáv kialakítása miatt kiegészítő forgalomtechnikai elemekre van szükség. Például a le-felhajtótól a Bartók Béla út torkolatáig kerékpáros nyom felfestésére, valamint a kötelező haladási irány tábla kerékpáros kiegészítésére.



A Pósa utca kapcsolat az előzőekben ismertetettel hasonló kialakítással készülhet.

Ugyanez a helyzet áll fenn a Dorottya, Diófa és Vág utcák esetében. A Derék és az István út között ráadásul a fő útpályával párhuzamosan kis forgalmú, csillapított sebességű szervízút fut, a gyalogosokkal közös felületre terelt kerékpáros forgalomnak így a kerékpárosok lassításán és a gyalogosok zavarásán kívül nincs túl sok értelme. Ha mégis a tervek szerint történne a megvalósítás, a szervízútra mindkét irányban kerékpáros nyomot kérünk felfesteni, ami szabályszerűvé teszi a szervízút használatát a kerékpáros forgalom részére, valamint nagyobb utazási sebességet tesz lehetővé (30 km/h a 20 km/h helyett).

Az egész úton a kerékpáros forgalomnak megfelelően választott irányhelyes infrastruktúra kialakítása lett volna a legjobb megoldás, az okozta volna a legkevesebb csatlakoztatási problémát.

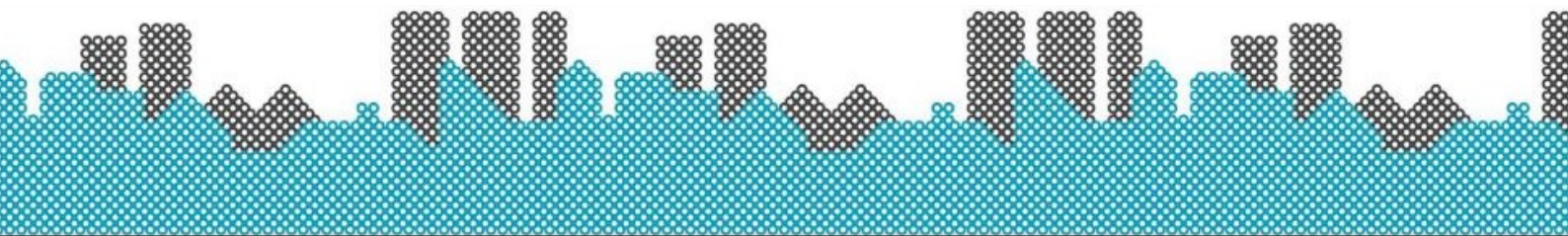
Derék utca

Egyesített gyalog-kerékpárút létesítmény szerepel a terveken az úttest mellett. A Derék utcai szervízút is rendelkezésre áll a kerékpáros forgalom számára, forgalomcsillapított, sebességcsökkentett övezetként. Ennek nyugati ágára, az Egressy Béni térnél - helyesen - rá is van vezetve a gyalog-kerékpárút forgalma. A keleti ágon sokkal költséghatékonyabb módon és biztonságosabban lehetne átengedni a kerékpáros forgalmat, a Lidl áruházal szemközti parkban és a Sirály söröző előtt kellene csak kb. 80 méter hosszan egy összekötő kétirányú kerékpárút-szakasz. Ha mégis a kétirányú egyesített gyalog-kerékpárút valósul meg, úgy az átvezetésekben nincs szükség a tervben látható szétválasztott gyalogos és kerékpáros felállóhelyek kialakítására, külön gyalogátkelőhely és kerékpáros átvezetés létesítésére. Ezek indoklását a műszaki dokumentáció sem tartalmazza. Közös átvezetésekkel sokkal egyszerűbben és egyértelműbben lenne használható a létesítmény.

Határ út

A létesítmény 270 méteren történő megvalósítása véleményünk szerint szükségtelen. Ezen a szakaszon a különálló gyalog-kerékpárút létesítését sem a kerékpáros, sem a gépjármű, tehergépjármű forgalom nagyság nem indokolja. Amennyiben ez a beruházás nem képezi egy nagyobb hálózat (pl. a Határ út teljes hosszában, vagy legalább a lakott területen) részét, úgy nincs létjogosultsága. Lakott területen belül inkább az útpályán, vagy közvetlenül amellest, ahhoz csatlakozva, irányhelyesen kialakított kerékpáros forgalomszervezésben kellene gondolkodni.

Az egyoldali kerékpárútból adódóan az út túloldalán elhelyezkedő telkek kerékpárral való



megközelítése nem megoldott.

Kishatár utca

Az úttest mellett egy oldalon vezetett kétirányú gyalog-kerékpárút helyett inkább az irányhelyesen, két oldalt vezetett kerékpáros létesítményeket látnánk szívesen. A kerítések mentén bonyolódó kerékpáros forgalom a kapun kilépők testi épségét veszélyezteti. A Házgyár utcai átvezetés szűk és keskeny íveket tartalmaz, amely nehezen használható, balesetveszélyes. A külön gyalogátkelőhely és kerékpáros átvezetés felfestése egyesített gyalog-kerékpárútnál nem indokolt, összezavarja a közlekedőket, és értelmetlen oldalváltásokat sugall.

Kerékpáros övezet

A Bartók Béla-Gyepűsor utcák kereszteződésében a Köntösgát sor irányából érkező kerékpárosoknak túl kell menni a kereszteződésen, majd elsőbbségadás mellett áthajtani a gyalogátkelő mellett kialakított átvezetésen, majd jobbra visszafordulni, aztán ismét egy gyalogátkelő melletti átvezetésen áthaladni, ezután balra-visszafordulva haladhatnak tovább a Gyepűsor utcán. A két átvezetés helyett egy szimpla lehajtó sokkal egyszerűbb és logikusabb lenne a Gyepűsor utcával szemközt kiépítve, a kerékpárútról kifelé egy "Elsőbbségadás kötelező" és "Gyalog-kerékpárút vége" táblával, illetve a másik oldalról "Gyalog-kerékpárút kezdete" táblával.

Az övezeten belül védett útvonalak, "elsőbbségadás kötelező" táblák találhatók a tempo 30 zónákban alkalmazott egyenrangú keresztezések helyett. Kétséges ezeken a szakaszokon a sebességkorlátozás betartása.

2017. május 31.

Üdvözlettel:

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

