

Címzett: Kerékpáros Koordinációs Főosztály
Nemzeti Feljesztési Minisztérium

Tárgy: Pécs – műszaki tervek
TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00005 - Kelet-nyugati közösségi közlekedési
tengely megvalósítása
TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00004 - Nyugati városrészi kerékpárút
megvalósítása
TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00006 - Elektromos közösségi közlekedési rendszer
bevezetése Pécs védett belvárosában
TOP-6.4.1-16-PC1-2016-00003 - Belváros észak déli tengelye
közlekedésfejlesztése
TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00001 - „E-közbringa rendszer kialakítás I. ütem”

A Magyar Kerékpárosklub a tárgyi tervekkel kapcsolatban az alábbi észrevételeket teszi:

Általános:

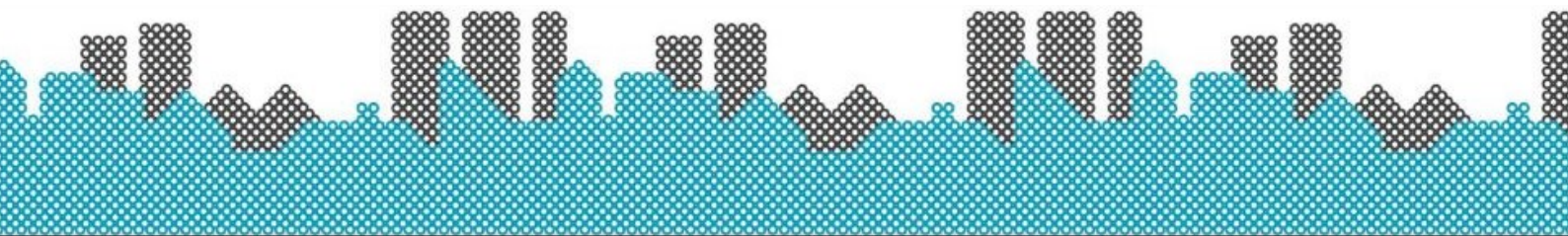
A kerékpárral történő kanyarodások segítése mindenhol hiányzik. Különösen a Szigeti út csomópontjainál (Petőfi utca, Huszár utca, Tüzér utca). Madách utcai kapcsolat is fontos lenne kelet felől (a kerékpáros szempontból kiemelt fontosságú Megyeri úthoz kapcsolódás).

A Bajcsi-Zsilinszky út – Rákóczi út csomópont több tervnek is része, de azok nincsenek összeegyeztetve. Ez esetben is kérjük a kanyarodó mozgások segítségét.

A 6-os úton életszerűtlen a kerékpározás tiltásának fenntartása. Legalább a Petőfi Sándor utca és az Árad közötti szakaszon ennek feloldása szükséges. További fontos szempont a gyalogos közlekedés prioritása, ami minden mást meg kellene, hogy előzzön. Ezzel ellentétben a gyalogátkelőhely megszüntetése, keskeny járdák érintetlenül hagyása

Hálózat:

A kelet-nyugat irányú átjárhatóság jelentősen javul, viszont még néhány beavatkozással teljesebbé válhat a fejlesztések hálózati értéke. Ezek: Jókai utca kétirányúsítása Teréz u.- Rákóczi út között, kerékpározás segítése a Megyeri tér-Megyeri út útvonalon (csomópontok fejlesztése), kerékpározás segítése a Petőfi utcában, Rókus utca kerékpárosbarát fejlesztése pl. nyitott kerékpársávval. Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpárforgalom számára.



TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00005 - Kelet-nyugati közösségi közlekedési tengely megvalósítása

Tüzér - Szigeti - Petőfi tervlap

A Tüzér utcán a túlzottan széles forgalmi sávok lehetővé teszik kerékpársáv kijelölését. Legalább a tervezési területre eső csomóponti járműosztályozóban csomóponti kerékpársáv kialakítása volna szükséges a Szigeti út felé (célszerűen a külváros felé balra forduló kerékpárosokat segítve, az ő sávjukba vezetve).

A kifelé vezető kerékpársávot a járműosztályozó területén meg kell szaggatni, hogy a kerékpárosok a balra forduló sávba szabályosan átsorolhassanak.

Honvéd utca előtt a belváros irányú, Huszár utca előtt pedig a kifelé vezető kerékpársávot meg kell szaggatni a balra fordulás biztosítása érdekében.

Huszár utcánál a saroklekerekítések felülvizsgálata vagy a járda átvezetésének megemelése javasolt.

A belváros irányú egyirányú kerékpárút, már csak főhálózati elem lévén is, legalább 1,50 m széles legyen. A sávelhúzásban szükséges volna a lehető legnagyobb ívsugarak vagy lapos elhúzás alkalmazása.

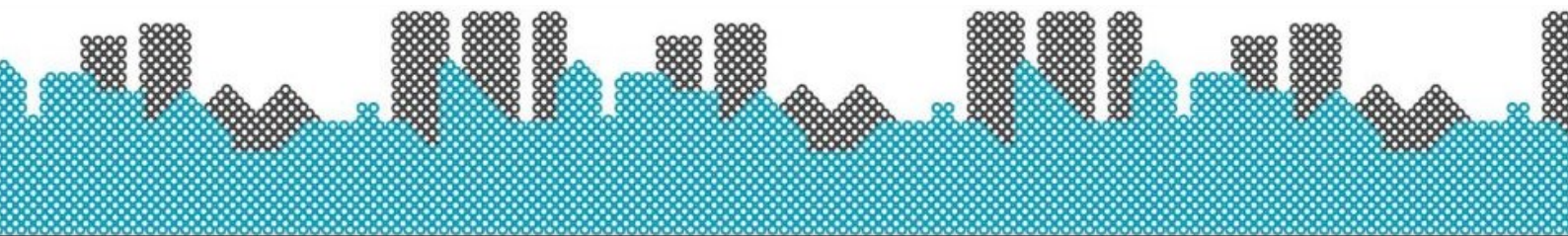
Az önálló kerékpárutas szakaszon a túloldali utcákkal való kerékpáros kapcsolatot biztosítani szükséges (különösen a Rókus utcánál).

A Madách Imre utca környezetében a 3,50 m széles forgalmi sávok mellett az 1,25 m széles kerékpársáv "aránytalan". Itt legalább 1,50 m széles kerékpársáv kialakítása szükséges.

A Petőfi Sándor utcai járműosztályozóban a két forgalmi sáv közti kerékpársáv esetén az 1,25 m nagyon kevés. Ilyen helyen legalább 1,50 m széles kerékpársáv kijelölése szükséges - erre a tervezett keresztmetszetben van is lehetőség.

Belvárosi irányból a kerékpáros forgalom jobbra kanyarodásának tiltása a Petőfi utcára nem érthető. Ugyanitt a kerékpáros helyzetjelző vonalat az általános stopvonal előtt volna célszerű kialakítani.

A Petőfi Sándor utcai csomópontban a gyalogátkelők módosítása a gyalogos közlekedők számára kifejezetten hátrányos. Az új elrendezésben a belváros felől érkező járművezetők a gyalogosokat később is észlelik.



Hungária - kórház tér tervlap

A belváros irányú kerékpársáv megszüntetése a 37/A számnál problémás. A kerékpársáv megszüntetését a szűkület előtt mintegy 25 m-rel célszerű kialakítani, utána a széles forgalmi sávban folyamatosan kerékpáros nyommal orientálva a közlekedőket. Ugyanezen a szakaszon a forgalmi sávok szélessége nem megfelelően van megválasztva. A belváros irányú sáv szűkebb, holott itt nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény és a parkoló autók ajtajait is ide nyitják. Javasolt a kifelé vezető sáv szélességét legfeljebb 3,25 m szélességben kialakítani.

A Kórház térnél a sávok közötti 1,25 m széles kerékpársáv nagyon szűk. Legalább 1,50 m széles kerékpársáv kialakítása szükséges (az egyenes-balos sáv 3,00 m lehet). A kerékpáros stopvonalat közvetlenül a gyalogátkelő előtt szükséges elhelyezni, hogy a szabadon futó íven jobbra kanyarodók őket ne zavarják, ne veszélyeztessék. (Ehhez a jelzőlámpa elhelyezésének felülvizsgálata szükséges.)

A Hungária út keleti vége a csillapított forgalommal megfelelőnek tűnik, viszont a 8-9 méteres szélesség aránytalanul sok, ha a járdák jelenlegi szélességét nézzük. Egy ilyen csillapított forgalmú úton alapvető lenne a gyalogos közlekedés segítése szélesebb járdákkal - ha ebbe a projektbe nem fér bele, akkor következő ütemként mindenképpen javasolt betervezni.

Petőfi Sándor utca - József Attila utca tervlap

A 6. sz. főút csomópontjában tervezett átalakítás egyértelműen gyalogosellenes beavatkozás. Amennyiben a gyalogátkelő megszüntetése szükséges, akkor a másik gyalogátkelő szélesítése, Petőfi utcával történő párhuzamosítása szükséges. Szintén szükséges a Petőfi utcán járdabővítéssel a gyalogos átkelés hosszának csökkentése.

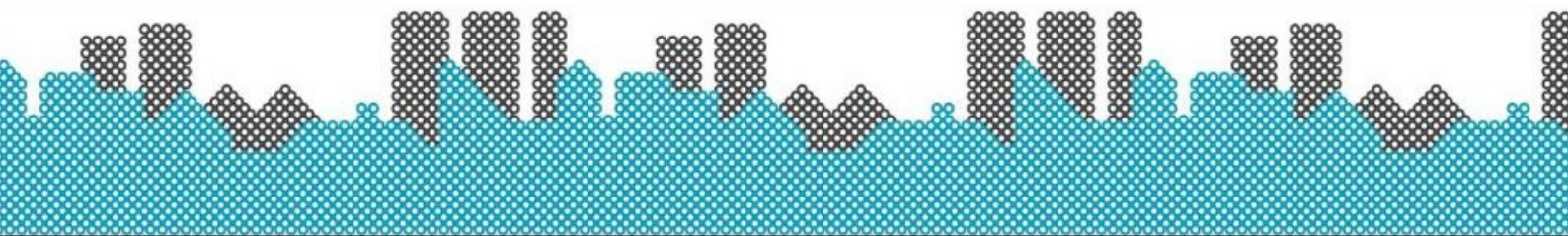
A Petőfi Sándor utca átalakítása kerékpározás ellenes is, hiszen megszűnik egy irány, az egyirányú utca kerékpárral is egyirányúvá válik, de még a megmaradó irányban, ahol erre most a keresztmetszeti hely felszabadult, a kerékpározást kerékpársávval nem segítene.

A Szilágyi Dezső utca felé a kerékpáros felhajtás lehetőségét biztosítani szükséges.

A kieső gyalogátkelőt vissza szükséges pótolni. Javaslat: Szendrey utc, Semmelweis utca közelében középzigettel megosztott gyalogátkelő kialakítása (így eltolt fázis lehetséges).

József Attila utca - Nagy Lajos király útja tervlap

A beavatkozások tovább rontják a Nagy Lajos király útján a gyalogos és kerékpáros közlekedés föltételeit. Ennél fogva ellentétes beavatkozások történnek a projekt és a TOP



pályázatok céljaival. Ezeket ellensúlyozandó az alábbi beavatkozásokat javasoljuk:

Valamennyi gyalogátkelőt a főúti környezetben szabványosnak tekinthető minimális 4,50 m-re szükséges szélesíteni, amennyiben a meglévő szélesség 3 méter.

Szabadság utca csomópont

A szabadon futó jobbos ívben a tervezett gyalogátkelő nem megfelelő. Az íven két gyalogátkelő kialakítása szükséges, a tényleges gyalogos áramlatoknak megfelelően. Egyik a Szabadság utcát, másik a Nagy Lajos király útját keresztező gyalogátkelő vonalában legyen.

A Szabadság utcán legalább a csomópont környezetében legyenek csomóponti kerékpársávok, melyek a Nagy Lajos király útját keresztezik. A szükséges szélességek többszörösen adóttak a nagyon széles forgalmi sávokban.

A Bajcsy-Zsilinszky utcai csomópontban nem látszik, mi az értelme a jelenlegi gyalogátkelők ilyen módosításának. Ez a Bajcsy-Zsilinszky út mentén közlekedő gyalogosok útján feleslegesen megnöveli. Az Árkád oldali gyalogátkelő módosítása semmiképpen nem indokolt. A nyugati oldalon található gyalogátkelő eltolása egy személygépkocsi felállítását biztosíthatja (ennek előnye is van), a gyalogátkelő szögének módosítása ugyanakkor indokolatlan. (Megfontolandó változó szélességű gyalogátkelő kialakítása is, mely déli irányban szélesedik, lekövetve a gyalogosok útját.)

TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00004 – Nyugati városrészi kerékpárút

1. sz. tervlap

A tervezett kialakítás alapvetően megfelelő.

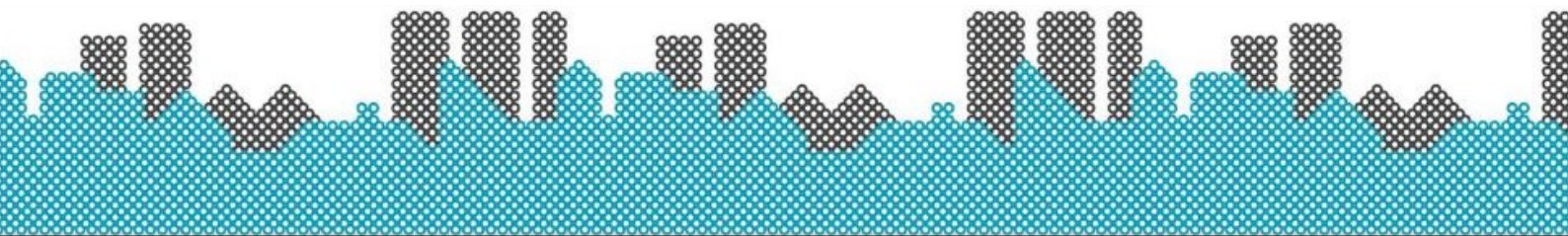
Keresztutcáknál a túloldali kerékpársávot is szaggatni szükséges.

A Páfrány utca csomópontjában a kerékpársáv nélküli irányban előretolt kerékpáros felállóhely kialakítása javasolt.

A csomópontban a kerékpáros fordulások biztosítása különösen fontos.

2. sz. tervlap

A "szűkületi" szakaszon a kétoldali elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutat nem tartjuk teljes értékű megoldásnak. Javasoltuk a zöldsáv és a zöldsávban található térkő és



betonfelületek használatát parkolás céljára. A tervező elmondása szerint a jelenlegi parkolókapacitás negyede férne el ilyen módon, ezért döntöttek a bemutatott kialakítás mellett. Javasoljuk, hogy a gyorsabb kerékpározók részére tegyék lehetővé az úton való haladást kerékpáros nyomok segítségével, hogy a gyalogos - kerékpáros konfliktusok mérséklődjenek.

A kerékpárút fel- és lehajtói problémásak, az ívek sugara túl kicsi. A tervlapon nem a tervezett kialakításnak megfelelő jelzőtáblák is találhatóak.

A Szántó Kovács utcánál a kerékpárútra történő felhajtás a buszmegálló után is lehetséges lenne, ráadásul a konfliktusok száma is csökkenne.

Kerékpárút esetén a túloldali keresztutcákkal épített kapcsolat kialakítása szükséges.

A Lugos utcánál a lehajtót ergonomikusabban szükséges kialakítani.

TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00006 - Elektromos közösségi közlekedési rendszer bevezetése Pécs védett belvárosában

Javasoljuk a belváros területén az egyirányú utcák megnyitását kétirányú kerékpárforgalom számára. 200 EJ/h MOF alatt az ÚME szélességtől függetlenül lehetővé teszi a kétirányú kerékpárforgalom engedélyezését, mert alacsony forgalmú utcákban problémamentes ez a megoldás. A belváros javuló átjárhatósága csökkentheti a Király utcát használó kerékpározók számát is.

TOP-6.4.1-16-PC1-2016-00003 - Belváros észak déli tengelye közlekedésfejlesztése

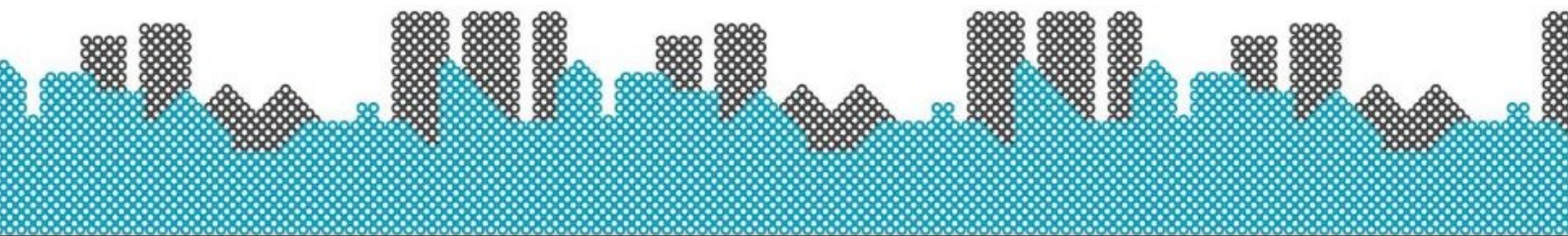
A Bajcsy-Zsilinszky utca forgalomtechnikai terve koncepciójában és jellemzően a kialakításaiban is megfelelő.

Javaslatok:

Dupla záróvonal helyett szimpla záróvonal legyen, ahol buszsáv van. A buszsáv szélét pedig sűrű (5 m vonal, 1 m köz) terelővonal válassza el.

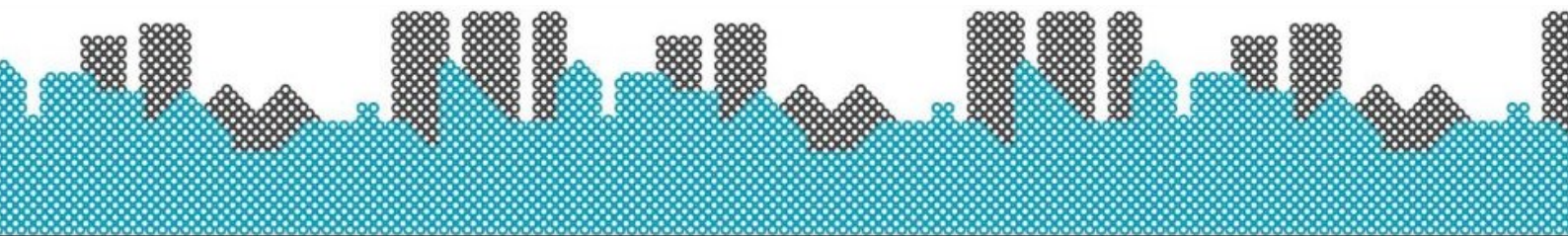
A középső buszsáv kezdeténél a buszsávnak (és a kerékpáros forgalomnak) legyen elsőbbsége, a belső sáv fogyjon el, soroljon be.

Ha a Nagy Lajos király úti csomópont átépül, akkor a túlzó saroklekerekítéseket csökkenteni szükséges. Különösen az észak-nyugati sarkon. Ez a gyalogos átkelések hosszát is csökkentené. (Erre egyértelműen van lehetőség, hiszen két széles forgalmi sávra lehet jobbra kanyarodni.)



A kerékpáros piktogramok kiosztása felülvizsgálandó. Elegendő minden kereszttutca után egy. Szükség esetén betorkolló utak, kapukihajtónál ismételhető.

A Rákóczi útnál tervezett előretolt kerékpáros felállóhelyen a stopvonalak távolsága kicsi, nem igazán használható. A két stopvonal között 4 m hossz kihagyása szükséges a használhatóság érdekében.



TOP-6.4.1-15-PC1-2016-00001 - „E-közbringa rendszer kialakítás I. ütem”

Zsolnay - Felsővámház kijelölés

A kerékpáros nyom sebességkorlátozás nélkül nem elégséges, ezért javasoljuk sebességkorlátozás bevezetését. Ez a Zsolnay-negyed gyalogos forgalma számára is kedvező.

1. sz. tervlap

A Major utcai csomópontban a burkolati jelek alkalmazása kaotikus. Tisztázni kellene. Félreérthető burkolati jeleket (pl. kerékpáros piktogram balra nyíllal) hagyják el. A csomópontban a kerékpárút végpontjánál hiányzik az elsőbbségi szabályozás.

2. sz. tervlap

Dugonics, Csillag utcánál a STOP tábla alatti kiegészítő tábla félrevezető, jelentéstartalommal nem bír.

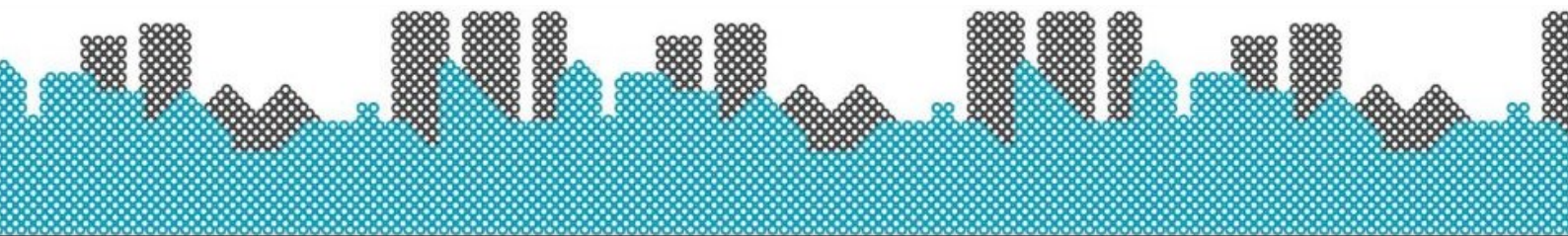
3. sz. tervlap

Mathász János utcán egyoldali kerékpárút kialakítását továbbra is ellenezzük mivel az kisforgamú utca.

2017. március 06.

Üdvözlettel:

Molnár Berta
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub
molnar.bertha@kerekparosklub.hu





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

+36 30 291 8458

