



ÚJ FŐNIX TERV

EGYÜTT VAGYUNK DEBRECEN

2017/november

„A kormány abban gondolkodik, hogy Debrecen legyen a fővároson kívül a vezető magyar város a Kárpát-medencében.”

Kósa Lajos, a megyei jogú városok fejlesztéséért felelős miniszter
(3. oldal)



VÁLTOZIK A FORGALMI REND
Egyirányú lesz a közlekedés több fontos belvárosi utcában (4-5. oldal)

ÚJ MUNKAHELYEK DEBRECENBEN
Vonzóvá teszi a várost a gazdaság fejlődése (6. oldal)

ILYEN LESZ AZ ÚJ STRAND
Különleges vizes élménypark épül a Nagyerdőn (7. oldal)

Közlekedés az új főpályaudvar környékén

Nagyon sok minden megváltozik, egészen másképpen fog kinézni a vasútállomás és a Petőfi tér környéke, mint napjainkban, ha elkészül a Főpályaudvar.

Jelentős változás lesz a 4-es számú főút Petőfi téri szakaszának térszín alatti átvezetése, mely a Vörösmarty utcától a Vígkedvű Mihály utca jelenlegi csatlakozásánál tervezett dupla körforgalomig tart majd 8 méter mélyen és körülbelül 400 méter hosszban. A dupla, rotációs elven működő két körforgalom a Homokkerti felüljáró két oldalán helyezkedik majd el. A lesüllyesztett szakaszon 2x2 sávon közlekedhetnek a személy- és tehergépjárművek, míg lesz egy jobbra kanyarodó sáv az autóbusszoknak a főpályaudvar alatt kialakított új helyi és helyközi autóbussz pályaudvarhoz. A nyugati körforgalomból érhető majd el a főpályaudvari parkolóház, valamint szintén ehhez a körforgalomhoz csatlakozik a buszpályaudvar keleti kijárata, míg a pályaudvar másik kijárata a 4-es főút lesüllyesztett szakaszába csatlakozik majd.

(Folytatás a 8. oldalon)

Türelem – megéri!

Szükségszerű, így tehát indokolt is teljesen átalakítani Debrecen közlekedési rendszerét. Manapság már túlszűfoltak a főútvonalak és a csomópontok. A város dinamikus, lüktető élete megköveteli, hogy megoldást találjunk a jelen gondjaira, s hosszú távra biztosítsuk a fejlődés feltételeit.



Óriási a forgalom, teljesen át kell alakítani a közlekedés rendszerét

A debreceniek, az itt élők pontosan tudják, hogy mit jelentenek az olyan fogalmak a városunkban, mint a csúcsforgalom, a sorban állás, a zsúfoltság. A munkanapok adott időszakokban türelem kell a tömegközlekedéshez, az autózáshoz és a kerékpározáshoz, s nem könnyű a teherjárművet vezetőök dolga sem. Itt érdemes felidézni, hogy 1999 óta majdnem kétszeresére emelkedett a városban nyilvántartott gépjárművek száma. Van olyan belvárosi útkeresztesződés (Kossuth utca, Burgundia utca), amelyen munkanapokon 55 ezer autó halad át. Ez a helyzet nem viselhető el hosszú távon, nincs mese: nem egyszerűen egy-egy helyen kell átállítani a közlekedési lámpákat, hanem teljesen át kell alakítani a forgalmi rendet!

A kedves olvasók már megismerhették az otthonunk hosszú távú fejlődését szolgáló Új Főnix Tervet. Az önkormányzat vezetése elkötelezett az iránt, hogy az itt működő, az ide érkező vállalatok egyre több munkahellyel biztosítsanak jó megélhetést a városlakók számára. A jó megélhetés biztonságát jelent a családoknak. Szintén kiemelt önkormányzati cél, hogy a bölcsődei, az óvodai, az iskolai, az orvosi, a szociális, a kulturális szolgáltatások fejlődjenek – s akkor elérjük azt, hogy Debrecen az országhatárokon átnyúló határfokkal rendelkező igazi régióközpontként működjön.

E terv megvalósításának feltétele az is, hogy Debrecen könnyen megközelíthető legyen bárki számára, s a városon belüli közlekedés rendszere is megfeleljen az európai nagyvárosok viszonyainak. Az Új Főnix Terv jelen kiadványa azt a 2020-ig tartó építkezési folyamatot írja le, amelynek megvalósítása révén gyorsabbá, kényelmesebbé válik a közlekedésünk, s több évtizedre szőlon fejlődik városunk.

Lássuk az alapvető elemeket! Debrecen hagyományos közlekedési gerince a Petőfi tértől a Nagyerdei körút Pallagi út sarkáig tartó tengely. E vonatkozásban kiemelkedő a Petőfi tér emberbarát, kör-

nyezetbarát fejlesztése a Főpályaudvarral, valamint a Pallagi úti körforgalommal együtt. Új alapokra helyezzük a keleti és a nyugati városrészek közti, a lakóövezetek és a munkahelyek közötti átkelést: a Szent Anna – Miklós utca, a Kossuth – Széchenyi utca egyirányúvá tétele, az azokon zajló tömegközlekedés átszervezése igazi, nagyvárosos méltó módon gyorsítja meg a forgalmat. A város nagy csomópontjainak (például: Árpád tér; Szoboszlói úti bekötés) átépítése azt szolgálja, hogy az autósok rövidebb várakozási idővel, a gyalogosok biztonságosan, a kerékpárosok jól kijelölt helyeken juthassanak előre. Több tucat keresztesződést építünk át, több helyen átszervezzük a buszok megállóhelyeit, új kerékpársávok is létesülnek, a gyalogosok számára kedvezőbb átkelési helyeket alakítunk ki – mindent annak érdekében, hogy évtizedekre kihatóan jobban érezzük magunkat az otthonunkban. Egyszerűbb lesz bejutni a városba a főútvonalakról, s könnyebb lesz kijutni rájuk.

Rég látott ütemű és kiterjedésű fejlesztés küszöbén állunk. Az építkezések idején szükség lesz a türelemre, az egymás iránti megértésre – biztosan megéri!

Német cég települ a Déli Ipari Parkba

A Kronos AG eddig csak Braziliában, Kínában és az Egyesült Államokban hozott létre telephelyeket Németországon kívül. Ehhez a körhöz csatlakozik a civisváros.

A német cég 15 milliárd forintos befektetéssel új gyárat épít a debreceni Déli Ipari Parkban. Az üzemből 500 új munkahely létesül. A beruházást október 10-én jelentették be a cég képviselői a Külgazdasági és Külügyminisztériumban Szijjártó Péter miniszter és Papp László, Debrecen polgármesterének jelenlétében.

A Kronos AG töltő és csomagológépeket gyárt világszerte élelmiszeripari cégek részére. Az 1951-ben alapított vállalat 2016-ban 3,3 milliárd euró, azaz

1000 milliárd forint árbevétellel zárt. A cégcsoport vevői között igazi világmárkák találhatók: Coca Cola, PepsiCo, Heineken, Nestlé, Danone, Red Bull. A Kronos sikere nemcsak a magas minőségű gyártásból fakad, hanem az ennek alapját megteremtő mérnöki és innovációs tudásból, amit a világszerte meglévő 5000 szabadalma is bizonyít. A tervek szerint Debrecenben az alkalmazottak 30 százaléka lesz egyetemi végzettségű, a folyamatos képzés bázisát a Debreceni Egyetem adja.

A Kronos AG betelepülése jelentősen növeli a gépipari potenciálját. A 15 milliárd forintos befektetés és az 500 új munkahely pedig még meghatározóbbá teszi az iparágat Debrecenben és a régióban.

Épül a régió legmodernebb irodaháza

Újabb látványos épületegyüttesel gazdagodik a civisváros: a Forest Offices Debrecen a szolgáltatószektornak épül.



A Dunától keletre ez lesz az első A+ kategóriás irodaház

Az impozáns épületkomplexumot a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. telephelyén, a Tüzér utcán építik meg. Így a város hamarosan egy modern, A+ kategóriás irodaházzal gazdagodik, ez pedig 2500 új munkahelyet hozhat maga után a szolgáltatói, úgynevezett SSC szektorban.

A városvezetés célja, hogy a 2020-ig terjedő időszakban Debrecen regionális és nemzetközi szinten is versenyképes gazdasági központtá váljon. A kis- és középvállalkozások támogatása mellett a fejlesztési stratégia továbbra is hangsúlyt fektet arra, hogy olyan környezetet teremtsen, mely további nemzetközi vállalatok számára is vonzó célponttá teszi Debrecen.

Magyarországon több mint száz SSC szolgáltató központ működik, ezek 35 ezer főt foglalkoztatnak. A

22 ezer négyzetméter bérlehető terület részben nagyméretű szolgáltató központok (SSC), részben helyi vállalkozások számára kínál majd munkaterületet. Az irodaház alkalmas lesz nagy alapterületű, akár open-space irodák elhelyezésére, vagy középfolysós elrendezésű kisiroda csoportok kialakítására is. Az épületek körül sűrű fásítást terveznek, amely védőzónaként is funkcionál. Az optimális kiadhatóság érdekében három irodatornyot építenek majd, az épületek egymás között átjárhatóak lesznek. Az első épület hatszintes, a második öt-, a harmadik pedig négy-szintes lesz. Az épületegyüttes alá mélygarázst terveznek, ahol 198 jármű tud majd parkolni, emellett lesznek kerékpártárolók és öltözők is itt. A tornyok autóval a teljes telek alatt elhelyezett mélygarázson keresztül közelíthetők meg, melynek lejárata a Tüzér utca felől lesz.

Az irodaház a tervek szerint jövő januárban már szerkezetkész állapotban lesz, a munkálatok várhatóan 2018 szeptemberben érnek véget.

Strand, irodaház, nemzetközi iskola: a Bord Stúdió a szokatlant is képes megvalósítani Debrecen vonzereje és befolyása tovább erősödik



A Forest Office irodaház látványterve

A Nagyerdei Stadion, a parkerdő megújítása, az új Nagyerdei Strand, a Forrest Offices Debrecen irodaház, a debreceni nemzetközi iskola, számos új társasház – a Bord Építész Stúdió sokat dolgozik Debrecen megújításáért. A cég tulajdonosát, vezető tervezőjét, Bordás Pétert kérdeztük a legújabb munkáikról.



Bordás Péter, a tervező

Első megbízása Debrecenben a Nagyerdei Stadion tervezése volt; azóta csapatával több önkormányzati és magánberuházás tervezését elnyerték a városban. Hogyan látja, mi a sikerük titka?

A Nagyerdő egy különleges helyszín, ahol olyan épületet lehetett létrehozni, ami sokkal inspiratívabb az emberek számára, mint ami megszokott. Már csak a környezet, a környezethez való viszonyulása miatt is. Így pedig könnyen belopja magát az ember a helyiek szívébe, ami nyilvánvalóan kölcsönösen megtörtént, hiszen olyan sok támogatást kaptunk, amikor a Nagyerdei Stadiont terveztük, hogy nem volt nekünk – mint csapatnak – sem nehéz megszeretni Debrecen. Nyilván ebből a kölcsönösen nagyon pozitív első lépésből következett, hogy kaptunk lehetőséget mind az önkormányzattól, mind magánberuházóktól. Miután egyszer már bizonyítottuk azt, hogy a szokatlant is meg tudjuk valósítani – és hogy az nem is annyira rossz –, innentől fogva ez az elvárás meg is maradt velünk szemben. Azt várják tőlünk, hogy olyan dolgokat csináljunk, amelyek kicsit más nézőpontból közelítenek az építészethez.

Nemrégiben tették le a Forest Office alapkövét. Miben lesz különleges ez az irodaház, melyek voltak a legnagyobb kihívások a tervezésénél?

Minden egyes irodaház egy elképesztően komoly funkcionális egység, megvannak a sztenderd – például hasznos alapterületre,

beépített alapterületre vonatkozó – mutatók, amiket tizedszázalékponton pontosan végre kell hajtani a tervezésénél. Ez önmagában is nagy kihívás, mi azonban arra törekedtünk, hogy – az elvárt követelményeknek való megfelelés mellett – ne sablonszerű irodaházat tervezzünk. A tervezést meghatározó ötletünk az volt, hogy úgy fogtuk fel az irodaház egyes szintjeit, mintha számítógépes alaplapok lennének, precízen elrendezve, hogy azok, akik ott dolgoznak, a lehető legminőségibb munkát végezhessek. Azok a cégek, melyek majd beköltöznek ebbe az irodaházba, nagyon magas szintű munkát végeznek, jól képzett dolgozókat foglalkoztatnak ugyanis. Ezért gondoltunk arra, hogy az egész épület külseje olyan hatást keltsen, mintha ez egy elképesztően szépen megtervezett, dizájn számítógépház lenne. Sokkal inkább nagyon komoly műgonddal megtervezett tárgyként gondoltunk az irodaházra, mint szokványos épületre.

Önök nyerték a Nagyerdei Strand teljes átépítésének tervezői ötletpályázatát; azóta a kiviteli tervek elkészítésére is megkötötte a Bord Építész Stúdióval a szerződést az önkormányzat. Korábban is elhangzott, hogy nem egy az egyben valósítják meg az ötletpályázatra beadott tervet. Milyen változások várhatók ahhoz a tervhez képest, milyen szempontokat kell figyelembe venni?

Elkészültek az új látványtervek, s az eredeti, az ötletpályázaton nyertes tervekhez képest nincsenek nagy eltérések. A különböző medencék, élményelemek felosztása, aránya volt az, amit jobban át kellett tekinteni; több élményelem lesz. Emellett fontos szempont

volt, hogy a strandolni vágyókat ellátó vendéglátó létesítmények a Pallagi út irányába is tudjanak nyitni, és a szezonon kívül is tudjanak működni, így a Nagyerdőn újabb szolgáltatások tudnak majd megjelenni.

Mi volt a fő motívum a strand tervezésénél?

Az első elképzelésem az volt, hogy ha erre a területre majd belép valaki, akkor ne legyen viszonyítási alapja egyéb strandokhoz. Olyan dolgokat lásson és olyan impresszió érje, hogy ne azt keresse, ez most jobb vagy rosszabb egy másik, általa ismert strandnál. Akkor találtuk ki, hogy ha nem csak vízszintes, hanem függőleges irányban is megjelenéne a vizek, s hűsítő hatást adnának, akkor olyan építészeti környezetet tudunk kreálni, ami fölfelé is megnyilvánul, s nem csak a vízszintes felületen létezik, mint az összes többi strand. Így jöttek létre ezek a nagy függőleges felületek, melyek egy része növényvel, más része vízzel lesz fedve. Ezek tetején bárók és kisebb medencék is helyet kapnak, ami egyedülálló.

Sok helyről kapott pozitív visszajelzést a debreceni nemzetközi iskola tervezői ötletpályázatán nyertes tervük. Milyen iskolát álmodtak meg Debrecennek?

Nagyon fontos, hogy nem egy szokványos intézményről van szó. Egy nemzetközi iskolának megvan a filozófiája, hogyan szeretnek ott oktatni, mennyivel másabb a gondolkodás. A kör mint az egység megjelenítése a nemzetközi iskoláknál egy nagyon fontos jelkép; ez volt a koncepciónk egyik fontos eleme. Hatalmas szerencsénk, hogy a Nagyerdő szélén húzódik a tervezési terület. A természettudományok oktatásának valós helyszínt tud adni a Nagyerdő, ami ugyan nem egy tervezési terület, de úgy gondoltuk, ha már ott van közvetlenül a szomszédban, használjuk ki, mehessenek ki oda a tanárokkal a gyerekek. A kör így az alapszervező erő, erre

illeszkedik rá a tantermek füzere és a több közösségi tér. A kör folytatódik – a telken belül – a tankertekben, illetve innen ösvényként a Nagyerdőben. Természetesen az erdőben már nem akartunk beavatkozni a természet rendjébe, ezek nem kiépített ösvények lesznek, hanem ahogy a gyerekek kijárják őket. Ha visszaveszi őket a természet, a következő tanévben már lehet, hogy máshol lesz az ösvény. Úgy véljük, a gyerekeket mindez a természet tisztelőtére, szeretetére taníthatja, amit ugyan használhatnak, de birtokba nem vehetnek.

Milyen város lesz ön szerint Debrecen tíz év múlva?

Vannak Európában meghatározó városok, sokszor egy kisebb település is lehet ilyen. Gondoljunk például Grazra, ami hasonló léptékű, mint Debrecen, és szintén a második legnagyobb város Ausztriában. Én úgy gondolom, Debrecen nem nő a jelenleginél sokkal nagyobbá, ugyanakkor jelentős befolyásoló erővel hat majd a környezetére. Az a fejlődés, ami itt végbemegy, az az egyre élhetőbb és az emberek számára megélhető környezet nagyon jelentős vonzeró lesz a régióban. Ezáltal persze a mérete nő majd a városnak, de én nem ebben látom a fejlődését, hanem abban, hogy a befolyása és a vonzereje fog megerősödni. Az itt élőkkel ellentétben, akik úgy gondolják, hogy zárkóztak, én nagyon nyitott és befogadó embereket ismertem meg Debrecenben. Úgy gondolom, hogy a debreceniek nyitottak, ha úgy gondolják valamiről, hogy az jó lesz. Persze, mindig van még olyan pillanat, amikor meg kell erről győzni őket, de amikor ezt elfogadják, akkor szeretik azokat a változásokat, amik körülöttük történnek. Debrecen így egy nagyon-nagyon jó hely arra, hogy olyan épületek, fejlesztések jöjjenek létre, melyek jól élhetővé teszik ezt a várost. Erre szerintem a régió is rá fog jönni, s ezzel – szerintem – kiemelkedően nő majd Debrecen vonzereje.



A nemzetközi iskola látványterve

Növekvő lehetőségekről, több munkahelyről, magasabb életszínvonalról beszélt Kósa Lajos Debrecen 2050-re a Kárpát-medence egyik fővárosa lesz

Október másodiktól a megyei jogú városok fejlesztéséért felelős miniszterként dolgozik tovább Kósa Lajos, a Fidesz leköszönő frakcióvezetője. A 3388 milliárd forintos Modern Városok Program végrehajtásáért, az azzal kapcsolatos tevékenységek összehangolásáért és ellenőrzéséért is felel, így arról is kérdeztük, milyennek képzel el a modern Debrecen.

Nemrég lett miniszter, Debrecenben máris érezni a pozitív következményét. Ahogy ön fogalmazott, sikerült meggyőzni a kormányt, hogy a Csokonai Nemzeti Színház teljes felújítása a város felelőssége legyen, azaz nem a magyar állam egyik szervezete lesz a beruházó, hanem Debrecen. Ez alighanem felgyorsítja a folyamatokat.

Szerintem ez egy teljesen észszerű döntés. Debrecen városa fogja fenntartani a színházat, tehát jogos, hogy ő döntse el, mit kell csinálni és hogyan. A miniszterelnök ezt a szemléletet elfogadta. A Modern Városok Programja vesz egy kis fordulatot: én azt mondom, legyenek a városok a beruházók, hiszen ők ismerik a településüket. Ki kell írni a közbeszerzést, el lehet kezdeni a tervezést, és jövőre a kivitelezést. Egyébként nem lesz olcsó, 6,3 milliárd forintba fog kerülni a felújítás. De ha elkészül, a Csokonai Színház soha nem látott szépségben várja majd a nézőket.

Ha elkészül, a Csokonai Színház soha nem látott szépségben várja majd a látogatókat.

A megyei jogú városok fejlesztéséért felelős tárca nélküli miniszterként a Modern Városok Programját is ön koordinálja. Mennyi pénz juthat Debrecennek ebből a programból?

Egészen pontosan 76,8 milliárd forint. Ebben azok a fejlesztések vannak, amelyeket Debrecen megfogalmazott a program keretében, és a miniszterelnökkel aláírt. Ez becsült összeg. Az aláírás, 2015 óta az építőipari díjak nagyjából 150 százalékkal mentek fel, ez a projekteket is jelentősen drágítja. Csak egy példa, ha már Debrecenről beszélünk: a főpályaudvar projekt 19 és fél milliárd volt a tervezéskor, ez ma lényegesen magasabb. Mi ennek az oka? Egy nagyberuházásnak két fő költségelem van. Az egyik az alapanyag, ami körülbelül a 60 százaléka, a másik a munkadíj, a fizetések, a tervezői és a kivitelezői díjak, valamint az egyéb tételek, ami nagyjából a 40 százaléka az árnak. Tehát nem hibás kalkulációról, vagy rossz tervezésről van szó, hanem arról, hogy az építőipari díjak megemelkedtek. A jelenlegi építőipari fellendülés miatt az alapanyagárak is elkezdtek felfelé kúszni. Ennek következtében az a

76,8 milliárd forint, amit most a Modern Városok Programban Debrecennek szánunk, több lehet.

Akkor a főpályaudvar építésével a komoly áremelkedés hatására sem lesz gond?

Már dolgozom azon a kormányzati előterjesztésen, ami a forrásokat átcsoportosítja. Egyeztettem a nemzetgazdasági és a fejlesztési miniszterrel, megvan rá a megoldás, így biztos, hogy megépül a főpályaudvar. A kivitelező idén mindenképp meglesz. Mivel én vagyok az előirányzat kezelője, szeretnék szerződést kötni a beruházási szervezettel, és szeretném azt is elérni, hogy a város olyan helyzetben legyen a beruházási szervezetben, hogy a befolyása érdemi legyen. Egyébként az emelkedés általában is megjelenik majd a Modern Városok Fejlesztési Programban, ami 3388 milliárd forint. Csak összehasonlításként: Paks2 3000 milliárd. A program befejezési határideje 2022 vége, ekkora biztosan meghaladjuk az eredetileg tervezett összeget. Hogy mennyivel, azt nem tudom megmondani.



Kósa Lajos: szeretek Debrecenben lakni

ni, de az látszik, hogy a gazdasági növekedés, a bérfelzárkóztatás, az építőipari bumm, beleértve a lakástámogatási rendszer indukálta lakásépítés-növekedést, mind-mind költségnövelő tényezők.

Most már a kormány tagjaként közvetlen közelről is megtapasztalhatja, hogyan viszonyul az ország vezetése Debrecenhez. Orbán Viktor korábban úgy fogalmazott, hogy Debrecen az ország másik fővárosa.

Nem, Budapest a másik főváros.

Az mindenesetre látszik, hogy a kormány komoly szerepet szán Debrecennek...

Az ország fejnéhez, a főváros óriási súlyt képvisel, lélekszámban, teljesítményben, mindenben. Ezen jó lenne valamelyest változtatni, és nem úgy, hogy a főváros csökken létszámban vagy teljesítményben, hanem úgy, hogy más központok felnőnek hozzá. Ahol jelentős iparfejlesztések történtek, ott látszik egyfajta élénkülés. Szerintem Győr, Székesfe-



Ilyen lesz a tervezett főpályaudvar

hérvár, Kecskemét és Debrecen lépést tudnak tartani a főváros fejlődési ütemével. Debrecen lélekszámban is eleve a legjobb helyről indul. Az az előnyünk is megvan, hogy oktatási, tudományos szempontból is óriási a lehetőségünk. Debrecenben működik az ország egyik legnagyobb egyeteme, ami azt az ambíciót is nyugodtan megfogalmazhatja, hogy továbbra is növekvő létszámú, akár ötvenezres egyetem akar lenni, jelentős külföldi hallgatói számmal, tudományos és ipari igényeket kiszolgálva. A kormány abban gondolkodik, hogy Debrecen lehet a fővároson kívül a vezető magyar város a Kárpát-medencében. Repülőtérrel, tudománnyal, oktatással, iparral, kultúrával, közlekedéssel. Ha a város ezt elfogadja, vagy maga is hasonlóan gondolkodik, akkor ez olyan intenzív fejlődést hozhat, hogy 2050-re valóban a Kárpát-medence egyik fővárosa lesz Debrecen. Ez a debrecenieknek is jó lesz, hiszen növekvő lehetőségeket hoz, több munkahelyet, magasabb életszínvonalat, azaz minden szempontból előnyös a városiakoknak. Egyfajta veszély lehet a közlekedés túlerheltsége, ezért ezt fejlesztésben is követni kell, de Debrecenben erre is van megoldás, például a belváros egyirányúsítása, a nagyszabású forgalomátrendezés és a főpályaudvar megépítése.

Kaphat-e plusz funkciót Debrecen? Lázár János a közelmúltban azt mondta, akár minisztérium is lehet a városban.

Igen, de nem is önmagában minisztériumban kell gondolkodni, hanem olyan, a magyar állam által fenntartott intézményben, szervezetben, ami országos jelentőségű, és mégsem a fővárosban, hanem mondjuk Debrecenben található. Valamelyik országos főigazgatási szerv, vagy mondjuk a Néprajzi Múzeum, a Természettudományi Múzeum, a Közlekedési Múzeum, amiből csak egy van, és így automatikusan látogatókat vonz a városba. Ezeket a lehetőségeket meg kell vizsgálni, és a decentralizáció érdekében el kell gondolkodni azon, melyiket érdemes Debrecenbe áthelyezni. Ez a kérdés egyébként most is napirenden van.

Ön egyébként hogyan képzel el egy modern várost ma, ha már a Modern Városok Programjáról beszélgetünk? Mi miatt lehet egy város modern, mondjuk Debrecen szintjén?

A modern városi lét alapvetően életminőség és lehetőségek összessége. Amire most, a 21. század első felében egy városi embernek igénye lehet, azt biztosítani kell. Kultúra, sport, szolgáltatások széles tárháza az idegenforgalomtól kezdve a vendéglátáson át a szórakozásig, ez nagyon sok minden lehet. Ennek van egy európai szintje, ezt elérhetővé kell tenni. Ebben egyébként Debrecen nem áll rosszul, mert ha belegondolunk, milyen infrastrukturális fejlesztések történtek, és milyen adottságai vannak a városnak, akkor Debrecen néhány szempontból már valóban igazi európai város. Ilyen a stadion, az uszoda, a Főnix Csarnok, a Modem, a Kölcsey Központ, a sétáló övezet. Vannak szórakozá-

si lehetőségek, ennek megfelelő szolgáltatási infrastruktúra, európai szintű zenei élet, színház, s nagyon sok minden más. Szintén fontos, hogy mindez olyan életszínvonalal párosuljon, ami lehetővé teszi a 21. század első felében egy nagyvárosi életminőség fenntartását, vagy azt, amit mi erről elképzelünk. Ezért lényeges, hogy az ember életéből a közlekedésre fordított idő elviselhető legyen. Debrecen esetében ez azért megvan, főleg más nagyvárosokkal összevetve. Nyilván nekünk nem Budapesttel kell összehasonlítani magunkat, mert az kétféle nagyváros, hanem mondjuk Grazzal, Nagyváraddal, Mariborral, mi ugyanis ezeknek a mezőnyében szeretnénk versenyezni. A cél az, hogy Debrecenben az életminőség kifejezetten jó, én szeretek itt lakni. Van összehasonlítási alapom, hiszen Budapestre járok dolgozni, de itthon azért sokkal jobb. Jó a levegő, a szolgáltatások színvonala, a szociális feltételek, a társadalmi kapcsolatok. Szerintem ez nem is tudatosul a debreceniekben, mert ami jó, ahhoz pillanatok alatt hozzászokunk, és csak akkor jövünk rá, milyen jó is volt, ha rosszabb helyzetbe kerülünk. Ha a lehetőségeket nézzük az országon belül, az életminőség szempontjából kifejezetten jól állunk, de ezt meg is kell tartani, ezen állandóan dolgozni kell.

Egy modern városban a sport terén is maximálisan ki kell szolgálni az embereket.

Egy modern városhoz egy modern futballklub hozzátartozik az ön szemléletében?

A sport a kultúra része, ezért azt mondom, hogy egy modern nagyvárosnak első osztályú sportszektortól jó néhányat kell felmutatni, nem csak a focit. A futball mellett a kézilabda, a vízilabda, a kosárlabda és mondjuk a jégkorong is jelen kell legyen, attól függ, minek milyen ott a hagyománya. Debrecenben az infrastruktúrát tekintve a futball első osztályú. Amikor a város belépett a DVSC-be, azt mondtuk, hogy Debrecen képes egy európai középcsapatot fenntartani. Senki sem vette ezt komolyan, mert se csapat, se infrastruktúra, se semmi nem volt. Ehhez képest az elmúlt tíz év legeredményesebb klubja lettünk, de azt a mostani menedzsment és a tulajdonos is elismerte, hogy ennél többet nem lehet a csapatból kihozni jelentős, alapvető változtatások nélkül. Eljutottunk oda, hogy léptéket kell váltani, ami mindig nehézségekkel jár. Ezzel a városnak foglalkozni kell, de éppúgy a kézilabdával, a vízilabdával, a kosárlabdával és a jégkoronggal is, hiszen a sportnak óriási jelentősége van a közösségteremtésben, szocializációban, kötődésben, a társadalmi kapcsolatok terén. Egy modern városban a sport terén is maximálisan ki kell szolgálni az embereket. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy mindent az önkormányzatnak kell csinálni, hanem azt, hogy egyfajta katalizátor szerepet kell betöltenie.

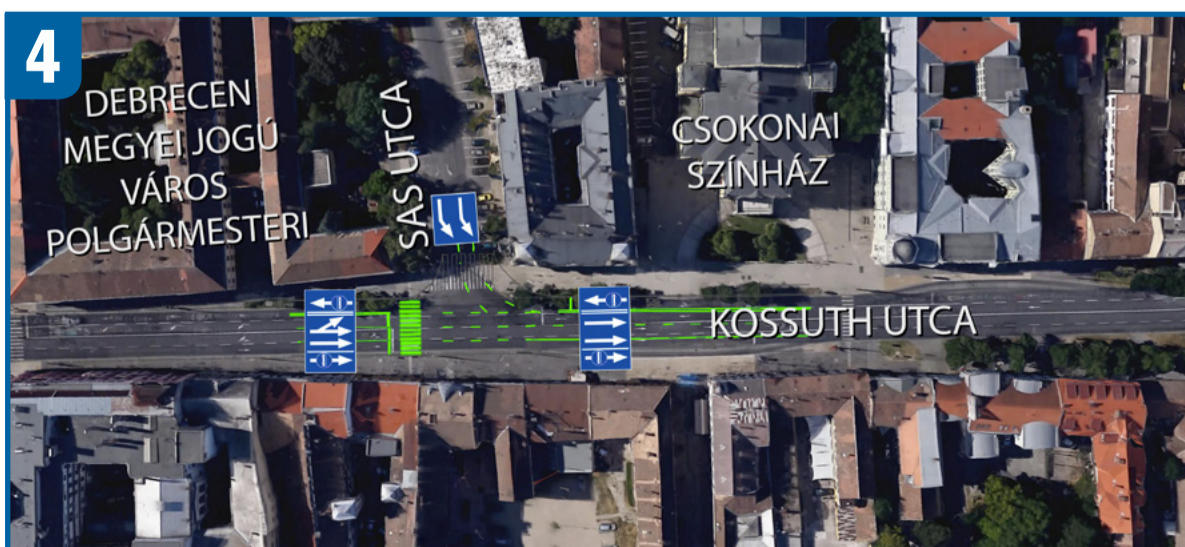
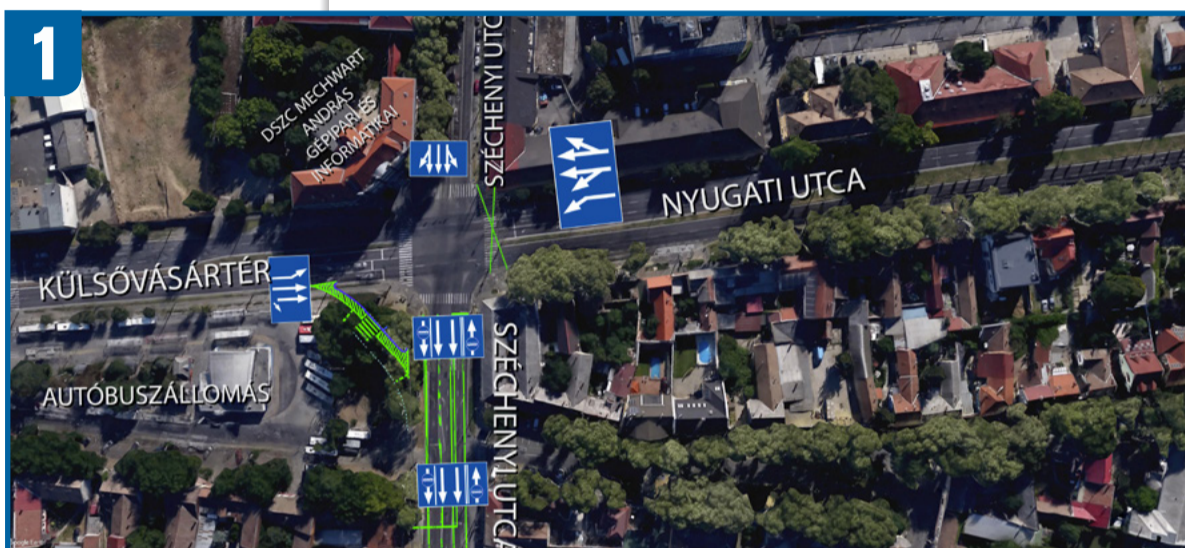
Megszépül végre a Csokonai Színház





Egyirányú lesz a közlekedés

El tudjuk képzelni, milyen lesz az, amikor a Széchenyi és a Kossuth, illetve a Szent Anna és a Miklós utcák forgalmi rendje megváltozik, és ezeken egyirányú lesz a közlekedés? A Széchenyi és Kossuth utcákon csak „felfelé” lehet majd autózni – ahogy mi, debreceniek mondjuk –, míg a Szent Annán és a Miklóson vissza, a másik irányba, a Nyugati utca felé. Nemsokára megtapasztalhatjuk ezt, ugyanis fontos fejezethez érkezett a debreceni csomópontok átalakításának folyamata: szeptember végén megkezdődtek az egyirányúsításhoz kapcsolódó munkák a belvárosban.



Debrecen közlekedése már az elmúlt hetekben is nagyon sokat változott, alakult. Összesen 53 csomópontban tervez kisebb-nagyobb átalakításokat az önkormányzat. Ez a keresztezésekben helyenként körforgalmakat, lámpás forgaldirányítást, sávzsélesítést, új sáv kialakítást jelent; a program 1,4 milliárd forintba kerül.

Lapunkban a legfontosabb változásokat foglaljuk össze. Már az előző számban is írtunk arról, milyen átalakításokra számíthatnak a Debrecenben közlekedők, most folytatjuk a felsorolást.

A közlekedési program összefüggő koncepcióként hoz változásokat,

minden eleme egyformán fontos, bármilyen csomópont kivétele az egész program hatékonyságát befolyásolja. A változás egy külső és egy belső körgyűrűt érint. A tervezőknek az egész városra vonatkozóan kellett kidolgozniuk a koncepciót, és nemcsak egyes részekre koncentrálni. A programot másfél éves előkészítés előzte meg. Mint Papp László polgármester több ízben, több fórumon kifejtette már: a ciklus legfontosabb feladatának a városi közlekedési fejlesztéseket tekintve, nem lehet tüneti megoldásokban gondolkodni. A terv összeállításakor az volt a cél, hogy ne csak a lezárás idejére, hanem hosszú távra kínáljanak megoldási lehetőségeket a debreceni közlekedésben.

Az átalakításokkal, a jelzőlámpa-programok megváltoztatásával átlagosan 50 százalékkal növekedhet a csomópontok áteresztő képessége, így jelentős mértékben gyorsulhat a forgalom. Ha a négyciklusú jelzőlámpás csomópontok háromciklusúra módosulnak, egy ciklus fázisidejét szét lehet osztani, ami dinamikusabb forgalmat generálhat.

A munkák a Nyíl utcán és az Árpád téren már befejeződtek, az egyirányúsítás a belvárosban azonban előttünk áll, és ez igen markáns változást jelent majd, különösen az első időkben, míg „ráállunk” arra,

milyen útvonalon lehet elérni úticélunkat a megszokott útvonal helyett.

A munkákkal még az idén végezni fognak, csak a Füredi út és Sina Miklós utcai csomópont átalakítása csúszik át 2018-ra.

A belvárosban egyirányú lesz a Széchenyi, a Kossuth utca és a Farkas utca, valamint a Szent Anna utca és a Miklós utca az Attila tértől az Erzsébet utcáig. Így jobbra kis ívben kanyarodva lehet az egyirányúsítással érintett területen bármit megközelíteni, ami gyorsabb haladást eredményez, mintha balra nagy ívben is kellene engedni a forgalmat. Az Arany János utca forgalmi rendje is változik: az Antall József utcától a Piac utca felé, míg a másik irányba a Külső vásártér felé.

Az egyirányúsítás után átlagosan 50 százalékkal nő a kapacitás, így a forgalom jelentősen gyorsulhat.

A Széchenyi utcáról (a Tócskert irányából, a Mechwart oldalán) egy egyenes-balra sáv lesz, a középső sávból egyenesen, a szélső sávból jobbra lehet továbbhaladni. A Nyugati utcai gyalogátkelő megszűnik, ez szintén gyorsítja a forgalmat. A Nyugati utcáról egy önálló balra sáv, valamint a középső sávból egy egyenes-balra sáv és egy egyenes-jobbra sáv alakul ki, így két sávból lehet befordulni az egyirányúvá váló Széchenyi utcára. A Külsővásártér tér felől járdasziget és önálló jobbra kanyarodó sáv jön létre, és jelzőlámpa szervezi a gyalogosforgalmat a járdaszigetre. A Széchenyi utca belvárosi szakaszáról csak buszsávon jöhetnek szembe, amelyen többnyire jobbra, kis ívben fordulhatnak a buszok és a trolik. Csak a 40-es busz közlekedik majd egyenesen (csúcsidőben óránként négyszer). Ha a 40-es járat a kereszteződésbe ér, egy intelligens forgaldirányító eszköz jelzést ad a lámpának, és a busz zöld jelzést



több forgalmas belvárosi utcában

kap. A Szepességi utcát lezárják a Széchenyi felől, autóval csak a másik irányból lehet majd megközelíteni, ám a kerékpárosoknak megnyitják (1. ábra).

A Széchenyin az Antall József és Tisza István utcák csomópontjánál négy sáv megy felfelé: a belső sáv balra kanyarodó lesz, a külső pedig buszsáv, melyből jobbra lehet kanyarodni az Antall József utcára. Szemből csak buszsáv jön (2. ábra).

A Széchenyi utca felől két sáv érkezik a Piac utcára, a belső egyenes és a külső egyenes-jobbra. A gyalogátkelőt a Csonkatemplom elől áthelyezik a Gambrius köz elé, így nem torlódik fel a jobbra kanyarodók miatt a sor a Széchenyi utcán, szemben csak buszsáv van (3. ábra).

Vannak nagyon túlterhelt csomópontok: ilyen a Kossuth és Burgundia utcai, ahol naponta 55 ezer autó halad át. A forgalom itt is fel fog gyorsulni a közlekedési átalakítások után.

A Kossuth utcáról a belső sávból lehet balra bekanyarodni a Sas utcára, onnan ki pedig két sávon a Kossuth utcára (és csak a Faraktár utca felé). Szemben csak buszsáv van, így a Sas utca és a Csokonai Színház közötti részen új buszmegálló alakítanak ki, ami jóval közelebb lesz a Piac utcához és a Régi Városháza előtti villamosmegállóhoz. (A földhivatal és a rendőrség épülete előtti megállók megszűnnek!) (4. ábra)

A Kossuth utca irányából a belső sávból balra lehet kanyarodni, vagy egyenesen továbbhaladni, a Burgundia felőli gyalogátkelő megszűnik, ez szintén gyorsítja a forgalmat. A középső sávból egyenesen lehet közlekedni, a külső sáv buszsáv lesz, amiből ki lehet kanyarodni a Klaipeda utcára (5. ábra).

A Kossuth utcai szervízút kivezetését átalakítják, oda helyezik át

a nehezen belátható gyalogátkelőt. A Verestemplom előtt a jelenlegi két sávból négy lesz, egy-egy buszsáv a két szélén, közöttük két haladó sáv. Megfordul a Nap utca, a Cegléd utca Baross és Méliusz tér közötti szakaszának, valamint a Baross utca forgalmi rendje.

A Faraktár utca négy sávban végződik, a két belső balra, a Rakovszky felé engedi a forgalmat, a következő egyenesen, míg a külső egyenesen és jobbra – itt közlekedik a busz is. Szemből a külső sávon lehet jobbra fordulni és ott közlekednek egyenesen tovább a buszok is. A belső két sávból balra, a Hajnal utca felé lehet fordulni.

Az Attila téren a Teleki utcáig kétirányú lesz a forgalom, hogy a Wesselényi lakótelep felől érkező forgalmat kiengedje. A Baross utcai csomópontot felújítják, kialakítanak egy gyorsító sávot a Szent Anna utcán.

Két sávon halad majd a forgalom a belváros felé, mellette parkolók lesznek, és szemben egy sáv a 15-ös busznak (6. ábra).

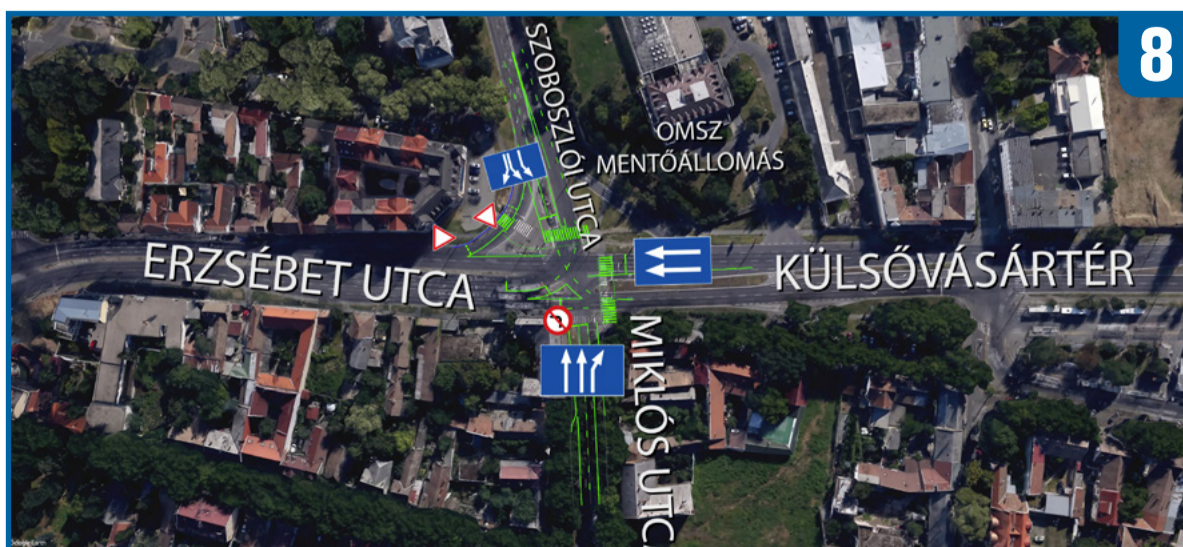
A Kandia utcától három sáv megy a belváros felé, amelyből a külső buszsáv is lesz, visszafelé szintén lesz egy buszsáv. A Szent Annán a csomópont után két sávon halad a forgalom, megtartva a parkolókat mindkét oldalon.

A Piac utcai kereszteződésben két sávon halad a forgalom; a belső sávból lehet balra is fordulni. A Miklós utcán három sáv nyílik, ebből a külső buszsáv lesz.

A Miklóson három sávon halad a forgalom, a külső és a belső egyben kanyarodó sáv is lesz jobbra, illetve balra (7. ábra).

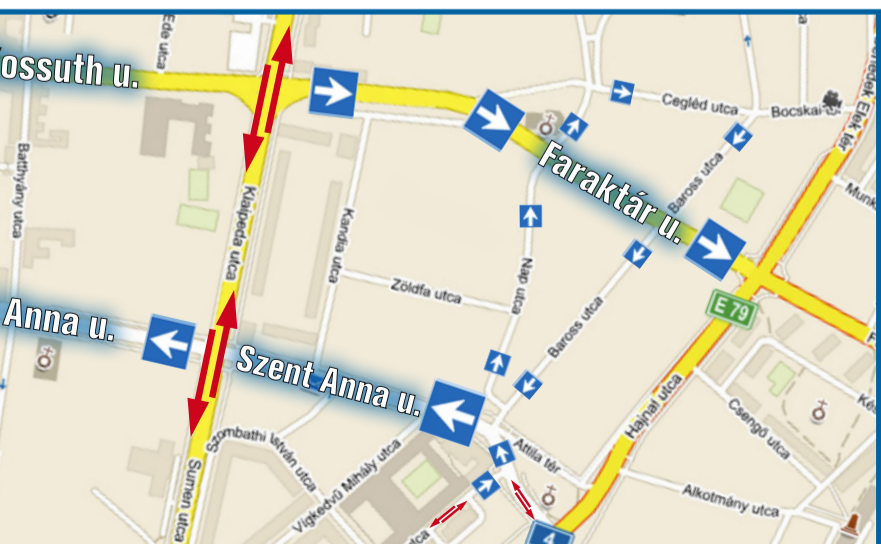
A Miklós és az Erzsébet utcák csomópontjába három sáv érkezik, egy jobbra kanyarodó járdaszíggel, kettő pedig egyenesen a Szoboszlói út felé. A Miklós utca felől az Erzsébet utca felé a balra kanyarodás megszűnik, ahogy az Erzsébet utca felőli gyalogátkelő is. A Külső vásártér felőli gyalogátkelőt megosztják, a köztes szívet kibővítik, így egyszerre csak a teljes útszélesség felét kell megtenni (8. ábra).

Már évekkel ezelőtt előkerült ez az elképzelés, a debreceni gépjárműállomány és városi forgalom ugyanis jelentősen megnövekedett. (1999-től napjainkig, tehát nem egészen két évtized alatt közel a duplájára nőtt a városban nyilvántartott gépjárművek száma.) Végig kellett gondolni tehát, mivel lehetne tartósan felgyorsítani a forgalmat. Kezdetben minden újdonság szokatlan, az elején bizonyára ez is furcsa lesz, ám hamar meg fogunk vele barátkozni, hiszen gyorsabban tudunk majd haladni a városban, és nem kell egy-egy lámpánál két-három váltást is kivárni, míg átjutunk. Ehhez az is kell, hogy a közlekedés szereplői fokozatosan figyeljenek egymásra, és felejtsek el a rutint. Ebben, persze semmi újdonság nincs: mindig így kellene tennünk. Csak néha kényelmesebb megszokásból nyomni a gázt.



Waze: segít a közlekedésben

Az is a debreceni közlekedőket segíti, hogy az önkormányzat kétoldali együttműködést kötött a világ legnagyobb, 75 millió felhasználóval rendelkező közösség alapú navigációs és közlekedési alkalmazásával. A Waze – a megállapodás szerint – leköveti a változásokat, így könnyebb lehet a közlekedés Debrecenben, gyorsabban tudunk majd alkalmazkodni a kialakuló helyzetekhez. Az a cél, hogy színes adatbázist hozzanak létre a szolgáltatón keresztül. Debrecen – Budapest után – a második magyar város, amelyik együttműködik a szolgáltatóval.



Jelentősen növelheti Debrecen versenyképességét a repülőtértől délre létrejövő ipari terület

Már most nagy az érdeklődés a Déli Ipari Park iránt

A fejlesztések eredményeként a Debreceni Nemzetközi Repülőtértől délre létrejön egy iparterület, amely vállalkozások betelepülésére és munkahelyek teremtésére nyújt lehetőséget.

Az Új Főnix Terv leghangsúlyosabb elemei a gazdaságfejlesztés és a munkahelyteremtés. Ennek érdekében a Mikepércsi út végén, a repülőtér melletti 200 hektárnyi területen épül a város új ipari parkja. A déli gazdasági övezet létrehozásával jelentősen nő Debrecen versenyképessége.

A fejlesztés első ütemében a városi tulajdonban lévő terület infrastruktúráját kell kialakítani. A közművesítésen jelenleg is dolgoznak a szakemberek: építik a víz- és szennyvíz-, valamint az elektromos hálózatot, hamarosan



Papp László polgármester a fejlesztések pozitív hatásairól beszélt

pedig a gázhálózatot is. A vízhálózat esetében egy 3 kilométer hosszú, a szennyvízelvezetőnél pedig egy 95 méter hosszú gerinceveték épült meg. Az elektromos hálózat

kivitelezése jelenleg is zajlik; összesen 58 megawatt áramot vezetnek be, ez a teljesítmény pedig akár egy nagyvárosnak is képes lenne elegendő energiát biztosítani.

Az övezet északi részén a Mikepércsi úti Tesco áruház körforgalma és a Halász utca között, illetve a reptéri bekötőút irányába új, mintegy másfél kilométeres útszakaszt alakítanak ki 2018 második negyedévében. A 47-es számú főút és a Hosszú-pályi felé vezető út találkozásánál pedig egy ötágú körforgalmat, ahonnan majd megközelíthető lesz az ipari park belső területe. A szabályozási tervvel összhangban lévő belső utak tervezésére már elindították a közbeszerzési eljárást.

A közművesítés azért sürgős feladat, mert már most nagy az érdeklődés a Déli Ipari Park iránt. Az első betelepülő cég az EvoBus



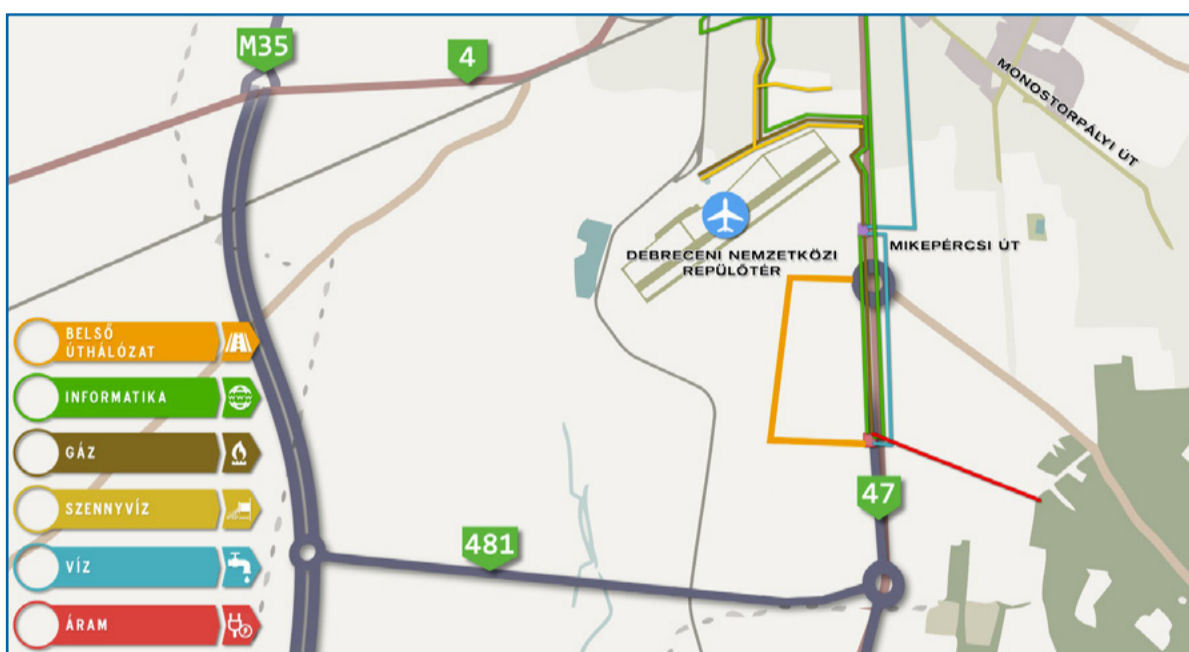
Látványterv: ilyen lesz majd a déli ipari terület (Részlet a Médiacentrum Debrecen filmje alapján)

és az ITK Holding közös buszgyára lesz. A Debrecenben gyártott buszokat Mercedes-Benz alvázakkal szerelik majd.

Papp László polgármester a Hajdú-Bihar Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnökségi tagjainak tartott szeptemberi előadásában a fejlesztések pozitív hatásairól beszélt. Elmondta, hogy a tervek végrehajtásával „akár 18 ezer ember is dolgozhat majd a déli gazdasági övezetben 15 év múlva. Ez nem nagy idő.” A polgármester

azt is hangsúlyozta, hogy „ha ennyi ember munkát talál Debrecenben, akkor messze tudjuk biztosítani a 2050-ig terjedő időszakban a 250 ezres lakosság számát”.

A terület várhatóan jövő év végére áll készen arra, hogy fogadja a betelepülő cégeket. A Déli Ipari Park vezető szerepet kíván betölteni a régióban, amely illeszkedik Debrecen hosszú távú stratégiájához, nemzetközi színvonalú szolgáltatási köre pedig tovább erősíti Debrecen versenyképességét.



Az önkormányzat a „Debrecen Déli Gazdasági Övezet infrastruktúrájának fejlesztése” című pályázatát 2016 augusztusában nyújtotta be, mellyel 4 milliárd 518 millió forint vissza nem térítendő támogatást nyert el. A beruházás tervezett összköltsége 4,6 milliárd forint, melyből 110 millió az önerő. Az eltérő tulajdonviszonyok miatt a projekt konzorciumi formában valósul meg. A konzorciumot a tulajdonosok alkotják, vezetője Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata, a tagjai pedig a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. és a Cívus Ház Zrt.

Vonzóvá teszi Debrecent a gazdaság fejlődése

Az Új Főnix Terv gazdaságfejlesztő hatása már érezhető Debrecenben: egymás után érkeznek a bejelentések új gyárak, üzemek átadásáról, munkahelyek létesítéséről. Íme, ezek az elmúlt néhány esztendő legfontosabb fejlesztései, olyan ipari, gazdasági beruházásai, melyek következtében több ezren találtak (illetve találhatnak) munkát a folyamatosan erősödő városban. Ahogy ez az EDC Debrecen által rendelkezésünkre bocsátott táblázatból is látható: 4059 munkahely létesítéséről beszélhetünk Debrecenben.

Cég neve	Bejelentés éve	Iparág	Új befektetés vagy bővülés	Célja	Tervezett kezdete	Beruházás összege (milliárd HUF)	Teremtett új munkahelyek száma
Richter	2016	Gyógyszeripar	Bővülés	Biotechnológiai kapacitásbővítő beruházás	2016	15	125
FAG	2016	Gépipar	Bővülés	Új üzemcsarnok építése	2017	25	510
National Instruments	2016	Elektronika	Bővülés	K+F, informatikai fejlesztési és gyártási kapacitás fejlesztésére, egy új, negyedik épület megépítésére, valamint az NI globális szolgáltatóközpontjának kapacitásbővítésére	2016	5,5	210
Flowserve	2016	SSC	Új befektetés	Új szolgáltatóközpont létesítése	2016	4,3	400
Intertanker	2016	Járműipar	Új befektetés	Elővárosi és helyközi autóbuszok fejlesztése	2017	15,5	350
BT	2016	SSC	Bővülés	Háromoldalú megállapodás (egyetem, önkormányzat, cég), évente 100 fővel bővülnek	2016		100
EPAM	2016	Informatika	Bővülés	Stratégiai megállapodás	2016	1,9	200
Alföldi tej	2017	Tejipar	Bővülés	Tejipari növekedés	2016	12	110
FAG	2015	Gépipar	Bővülés	Logisztikai fejlesztés, új eszköz beszerzés, gyártási kapacitás növelés	2015	12	72
Tu-Plast	2015	Műanyagipar	Bővülés	Termelőkapacitás bővítése, 7000 négyzetméteres gyártócsarnok kialakítása, két új tubusgyártó gépsor telepítése	2014	5	59
Transcosmos	2016	SSC	Bővülés	Új irodaház, létszámbővítés	2016		150
Gravic	2017	Nyomdaipar	Bővülés	Gyártókapacitás bővítése, 1200 m ² -es új gyártócsarnok építése, modern termelő technológia telepítése, raktárrendszer korszerűsítése	2017	0,4	10
IT Services	2016	SSC	Bővülés	Szolgáltatóközpontok bővítése	2016	1,28	100
Thyssenkrupp	2017	Járműipar	Új befektetés	Új üzem létesítése, csavarrugó és stabilizátor gyártása	2017	11	250
Energocell	2017	Egyéb	Bővülés				69
Hajdúhús	2017	Élelmiszeripar	Bővülés	Magas színvonalú húsfeldolgozás: az üzemben a felvágottaktól kezdve a virsli- és kolbászféléken át a füstöltárúki lényegében minden hentesárut elő lehet állítani	2017	0,3	50
ZOLEND	2017	Gépipar	Bővülés	Gyártókapacitás bővítése, 4000 m ² -es új gyártócsarnok építése	2017	0,2	20
Felföldi Édességgyártó Kft.	2014	Élelmiszeripar	Bővülés	Termelőkapacitás bővítése	2014	0,2	60
Róna Dohánytermelő Kft.	2014	Dohányipar	Új befektetés	Új üzem létesítése	2014	3	440
FlexiForce	2014	Gépipar	Új befektetés	Új üzem létesítése	2014		250
AXIÁL Kft.	2014	Gépipari szolgáltatások	Új befektetés	Új üzem létesítése	2014	0,75	24
Krones AG	2017	Gépipar	Új befektetés	Új üzem létesítése	2019	15	500

Ilyen lesz az új strand a Nagyerdőn



Idén nyáron nyitotta meg utoljára kapuit a régi strand. Helyén az önkormányzat és a Debreceni Gyógyfürdő Kft. különleges vizes élménypark építését tervezi, mely már a legújabb, 21. századi igényeknek is megfelel. Vonzó lesz a debreceniek és a turisták számára is, ezáltal élénkítő hatása lehet Debrecen turisztikai életére. A tervek szerint szállodát is építenek majd a nagyerdei strandfürdő területén, az építkezés jövőre kezdődik. A látványterveket Bordás Péter és csapata, a BORD Építész Stúdió Kft. készítette. Ahogy ezeken is látszik, a családok és a gyerekek számára is különleges élményeket, remek időöltési lehetőségeket kínál majd a létesítmény.

Rekord összeget, 2,7 milliárd forint különített el a Kertségi Fejlesztési Programra az önkormányzat Debrecenben a kertségekben lakók is számítanak

Az önkormányzat az Új Főnix Terv révén kiemelt figyelmet fordít – a gazdaság fejlesztése, a munkahelyteremtő nagy beruházások mellett – a debreceniek mindennapjait könnyebbé, komfortosabbá tévő beruházásokra is. Nemcsak a belváros vagy a lakótelepek megszépítésére koncentrálnak, hanem a kertségekben lakók életszínvonalát is szeretnék fejleszteni.

Ez utóbbi területről beszélgettünk Komolay Szabocs alpolgármesterrel, aki jól ismeri ezt a világot, hiszen – önkormányzati képviselőként – a 9-es választókerületben lakókért dolgozik.

Mi a lényege ennek a fejlesztési programnak? Mi tartozik ide?

Számunkra mindaz fontos, ami könnyebbé, komfortosabbá teszi a



Komolay Szabocs: az fontos számunkra, ami komfortosabbá teszi a debreceniek hétköznapjait

debreceniek hétköznapjait. Szeretnénk, ha a belváros és a lakótelepek mellett a kertségekben élők is éreznék ezt. Ezért is indította el már 2012-ben a Fidesz-KDNP frakció a Kertségi Fejlesztési Programot, melynek célja a kertségek infrastrukturális ellátottságának növelése. A program része – többek között – a közvilágítás rendbetétele, csapadékvíz-elvezetés, földút-stabilizáció, kerékpárút-építés, nagy felületű aszfaltozás, valamint a lakossági kezdeményezésre önkormányzati forrásból megvalósuló kertségi út-építés is.

Mekkora összeget fordítanak fejlesztésekre?

A városközponttól távolabb eső városi területek és a kertségek korszerűsítésére az ideai forrásokkal együtt eddig több milliárd forin-

tot költött a város. Túlzás nélkül állíthatjuk, idén rekord összeget, 2,7 milliárd forintot különített el a Kertségi Fejlesztési Programra Debrecen önkormányzata.

S mennyit a közvilágítás korszerűsítésére?

Arra 41 millió forintot. Három utcán már teljesen elkészültünk a munkákkal; az ott élők, arra járók nyilván örülhetnek, hogy új villanyoszlopok kerültek ki, további tizenegy utcánál pedig folytatni fogjuk a kivitelezést. A Nagysándor-telep csapadékvíz-elvezetésére 450 millió, a keleti városrész csapadékvíz-elvezetésére 467 millió, valamint kerékpárút építésére a nyugati városrészben 500 millió forintot használtunk, illetve használunk fel. Mindkét városrészben rendelkezik az önkormányzat vízjogi létesítési engedéllyel, a tervezőnek a kiviteli tervekkel idén októberig kell elkészíteni, utána indulhat meg a kivitelezési közbeszerzési eljárás. A két program megvalósítása 2018-ban várható.

A kertségekben élők számára nem elhanyagolható kérdés a közlekedés helyzetének javítása. Ezzel hogy haladnak?

Sokan járnak kerékpárral; jó hír számunkra, hogy biztonságosabban közlekedhetnek majd. Nagyon komoly projektet indítottunk útjára 811 millió forintból. A 33-as számú főút mentén a Metro áruházról egészen Kismacsig, az Orgona utcáig, illetve innen a Látóképi-tóig alakítunk ki kerékpárutat. Ez utóbbi szakasz kifejezetten turisztikai célú lesz. Emellett a keleti városrészben is biciklit készítek majd; a Wesselényi utcától (a Keletterv épületétől) a Sikló utcáig, illetve onnan tovább (szintén turisztikai céllal) a Pano-



Komolay Szabocs alpolgármester sajtótájékoztatót tart Pósn László országgyűlési képviselővel a Kertségi Fejlesztési Programról a már elkészült Szeged utcán

ráma útig. A tervezés és az engedélyeztetés jelenleg folyamatban van.

Hol tartanak az önerős útfelújításokkal és a nem szilárd burkolatú utak karbantartásával?

Közel 174 millió forintból elkészült a Szeged utca, emellett pedig további 19 utcának megvannak a tervei. A Debrecen belterületén található, 106 kilométer hosszúságú, szilárd burkolattal nem rendelkező földutak karbantartására 33 millió forintot szánunk; ebből körülbelül 70 utcán végzünk kisebb-nagyobb munkálatokat. Ez a munka alapvetően időjárásfüggő. Célunk az, hogy egyre több utcáról tudjuk majd elmondani, hogy megoldódik a közlekedési problémája. Nem véletlenül kezdeményezte a Fidesz-KDNP frakció még tavaly, hogy a lakossági önerős utépítésekhez ne

kérjünk önerőt az utcában lakóktól. Így azóta egy-egy lakóközösség anyagi hozzájárulása nélkül is épülhet szilárd útburkolatú út. Az ideai költségvetésben 60 millió forintos keretet különítettünk el lakossági kezdeményezésre megvalósuló utépítésre.

A Nagysándor-telep csapadékvíz elvezetésének rendezésére 450 millió forintot költ a város. Az alábbi területeket fejlesztik: Pósa és Harsona utca, Kishegyesi út, Szent Mihály utca, Síp, Lant, Dob, Cimbalom, Gyulai, Barcaság utca, Megyer köz, Érmellék, Torockó, Dévény, Világos, Furulya, Kadarc és Gólyahír utca. A kiépülő zárt csatornarendszer teljes hossza: 4300 méter, a kivitelezés kezdetének várható időpontja 2018. A projekt 2019 végén zárul le.

A Kertségi Fejlesztési Program a Fidesz-KDNP Frakció kezdeményezésére indult el 2012-ben, melyre – az ideai forrásokkal együtt – eddig több mint 8 milliárd forintot fordítottak. 2016-ban 2,45 milliárd, 2015-ben 726 millió, 2014-ben 1,2 milliárd, 2013-ban 661 millió, 2012-ben pedig 383 millió forint állt rendelkezésre a kertségi fejlesztésekre.

Közlekedés az új főpályaudvar környékén



Grafika: Médiacentrum Debrecen / Kovács Kálmán

(Folytatás a címcímadólól)

A közlekedéstervezők feladatuk kapták, hogy olyan csomópontot alakítsanak ki, amely alkalmas minden közlekedési irány kiszolgálására.

A dupla körforgalommal ellátott külön szintű csomópont egyik legnagyobb előnye, hogy általa minden forgalmi irány elérhető lesz, így a jelenleg nem biztosított Sumen utca-Wesselényi utca irány is. További előnye a körforgalmi kialakításnak, hogy attól függően, hol lépett be az autós, sávváltás nélkül abba az irányban fogja kivezetni a körforgalom, amerre tovább szeretne közlekedni.

Új forgalmi rend lesz

A nyugati oldali körforgalomból az autósok kihajthatnak tehát a Wesselényi és a Sumen utca felé, valamint feljuthatnak a Homokkerti felüljáróra is. Akik a Wesselényi utca felé folytatják útjukat, egy újabb körforgalommal találkoznak a keleti oldalon, ahonnan mehetnek egyenesen tovább, vissza is fordulhatnak, vagy akár – a Sumen utcán keresztül – a belváros felé is kanyarodhatnak. A Homokkerti felüljáróról szintén le lehet hajtani a Wesselényi utcára, mindkét irányba – tehát Nyíregyháza és az Erzsébet utca felé egyaránt.

Az új forgalmi rend az első időszakban bizonyára okoz fejtörést az autósoknak, de megéri megszokni. Számítások szerint ugyanis csak a 4-es főút átlagos napi forgalma a jelenlegi 22 ezerről 2020-ra 27 és fél ezerre, 2035-re pedig 37 ezerre nő. Ha ehhez hozzászámoljuk még a 47-es főút forgalmát is, akkor kiderül, hogy 2020-ra 25 százalékkal, 2035-re pedig 70 százalékkal nő ennek a városrésznél a közlekedési terhelése. Ezt a jelenlegi forgalmi rendben már nem lehet kezelni.

Az átépítés után nemcsak a kapacitása nő meg a csomópontnak, de a Petőfi téren és a főpályaudvar előtt egy élhető, parkokkal, szökőkúttal tarkított zöld terület is kialakul.

Csak a villamos közlekedhet

Ha elindulunk a főtér felől az új főpályaudvar irányába, azt tapasztaljuk majd, hogy lassan az egész Piac utca forgalmkorlátozott sétálóövezetté alakul át. A változás a Piac utca-Vásáry István utca kereszteződésénél kezdődik. Onnan két irányba lehet majd autóval közlekedni: vagy balra a Holló János utca, vagy jobbra a Vásáry István utca felé, amelynek a forgalmi iránya megfordul (csak a Piac utca felől lehet majd behajtani). Egyenesen megszűnik az út, csak a villamos közlekedhet a Barna utcáig. A Barna utcából hajthatnak ki újra a Petőfi térre az autósok, hogy egy szervizúton eljussanak a főpályaudvarig. Ezzel a változtatással gyakorlatilag parkká alakul át az egész Petőfi tér, játszótérrel, padokkal és szökőkutakkal.

Sétálóövezet és park

A park kialakítása lehetőséget biztosíthat arra, például, hogy táblákkal jelöljék meg korabeli műemlékek (ispotály, zsinagóga) helyét. A cél olyan kulturált, látványos park kialakítása, ahol kellemes körülmények kö-

A cikk elkészítésében Mocsári Attila közlekedéstervező mérnök, Bodnár Balázs, az önkormányzat városépítési főosztályának programkoordinátora, valamint a DKV részéről Máté Norbert forgalmi előadó volt segítségünkre.

zött tudnak pihenni a városlakók és a városba érkezők. A park túloldalán, a Petőfi téri társasházak és az ott található üzletek előtti útszakasz egyirányúvá válik, melyek mentén – azért, hogy minél több teret adjanak a zöldnek – egyoldali párhuzamos parkolókat alakítanak ki.

Az itt lakók majd az Iparkamara utcán át (a Varga és a Tímár utcán keresztül) tudnak kijutni gépkocsival a Sumen utca irányába. (A másik oldalról pedig a Varga utca végétől tudnak bejönni.) Ez egy csökkentett forgalmú, elsősorban a gyalogosok és a kerékpárosok számára kialakított terület lesz, melynél ugyanakkor az ingatlanok megközelítését, és az üzletek feltöltésének lehetőségét is biztosítják.

Gyalogosok és biciklisek

A Petőfi térenél figyelembe vették a tervezők azt is, hogy a gyalogosok általában toronyiránt közlekednek. Aki például kijön a Barna utcáról, és az Iparkamara felé szeretne eljutni, az nem fog elmenni a Holló János utca sarkáig, hogy majd onnan kanyarodjon vissza, hanem egyenesen, a legrövidebb úton megy át. Ezért eleve figyeltek arra a szakemberek, hogy a várható forgalmi igényeknek megfelelően alakítsák ki a tér struktúráját – a környezethez illő, tartós burkolatokkal, stabil, időálló és az időjárásnak ellenálló kortenacél elemek beépítésével.

A tervezők figyeltek a biciklisekre is. A Sumen utcai kerékpárutat továbbépítik a főpályaudvar parkolóházáig. Innentől a Petőfi tér és az állomás előtti terület egyaránt kerékpáros zóna lesz, a parkolóházban pedig kerékpártárolókat alakítanak ki. A 47-es út felől a lehajtóágon megy majd le a kerékpárút, ott kiválik és visszafordul a híd alá, s úgy éri el szintén a parkolóház területét.

Korlátozások

Debrecen belvárosának emblemikus épülete lesz a főpályaudvar. A beruházó állami cég, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. tervei szerint – a kivitelezői pályázat elhúzódtása miatt – az építkezés érdemben 2018 tavaszán indulhat el. A kivitelezés során – az Erzsébet utcai aluljáró kialakítása miatt – előreláthatólag másfél évre le kell zárni a 4-es főút érintett szakaszát. Debrecen önkormányzata már előre felkészült a korlátozás okozta nehézségekre, hiszen az Erzsébet utcán naponta 22 ezer jármű halad át.

Az átmenő teherforgalom számára a legjobb lehetőség, ha be sem jönnek a városba: az Erzsébet utca lezárásának idejére elkészül az M35-ös autópálya újabb, déli szakasza, valamint a 481-es reptéri bekötőt, így azok, akik a 4-es főútról a 47-es felé tartanak (vagy fordítva), ezt használhatják majd. A személyi forgalom számára a sztráda mellett használható a Gázvezeték utca is, amelyet korszerűsíténe, buszöblöket és jelzőlámpával biztosított gyalogátkelöket építenek.

A helyközi és a helyi buszjáratokat is érinti a korlátozás, sőt ideiglenesen a DKV Petőfi téri végállomását is megszüntetik. Egyes járatok a Segner téri irányítóhelyre kerülnek át, valamint külső végállomásokat létesítenek a Széna téren, illetve az Intertanker Zrt. telephelyén. Bizonyos, kisebb utasforgalmat bonyolító járatok esetében a Petőfi téren alakítanak ki visszafordulási lehetőséget.

A villamos esetében a Vásáry utcai megálló szolgál majd ideiglenes végállomásként. Ameddig nem lesz elérhető a Petőfi tér és a Salétrom utca, addig külső helyszíneken (Nagyerdő, Doberdó utca) tárolják a kocsikat.