



## Észrevételek a Petőfi tér – Bosch kerékpárforgalmi nyomvonal NFM tervzsűrre benyújtott tervdokumentációjához

### 1. Műszaki leírás

Nem értünk egyet a **nyomvonal kijelölésével és a hálózati szerep meghatározásával**: álláspontunk szerint alapvető fontosságú, hogy a Petőfi tér és a húszemeletes toronyház [Huba utcai jelzőlámpás csomópont] közötti közvetlen, kerülőút nélküli eljutási lehetőség be legyen emelve a tervbe, és ez kapja a B hálózati besorolást. A Szentpéteri kapui kiserőforgalmú (részben egyirányú) utcák hálózati szerepe D.

Ez alapvető ahhoz, hogy a tervezett létesítmény betölthesse szerepét, és elősegítse, hogy a kerékpár versenyképes legyen a hivatásforgalmi közlekedésben.

Legalább a B hálózati szerep esetén  $v=30$  km/h tervezési sebességet javaslunk.

Az egyes létesítménytípusokhoz választott kerékpáros (és esetenként) gyalogos **használati szélességek** részben már most, részben középtávon elégtelenek a forgalmi igények kielégítésére, és nem szolgálják a város SUMP-ban lefektetett célját, a modal splitben a kerékpáros részarány igen jelentős növelését. A cph NGM tervezési útmutató szerinti legkisebb szélessége 1,70 m.

A helyszínrajzi vonalvezetést taglaló 3.1. pontban foglaltakhoz megjegyezzük, hogy a **Huba utcával** kapcsolatban a műszaki leírásban foglaltak nem felelnek meg a valóságnak. Az utca Bulcsú és Álmos utcák közötti egyirányú szakaszán 2012-től balesetmentesen működik – az egyesületünk kezdeményezésére bevezetett – kerékpárosok számára kétirányú forgalmi rend, az Álmos és Levente vezér utca közötti szakaszon pedig hamis egyirányú forgalmi rend van, mely alól a kerékpárosok szintén kivételek (a C-002 jelzőtábla H-089 kiegészítő táblával van ellátva). Az utcában a fenti két szakaszon a kétirányú kerékpáros közlekedés évek óta az arra közlekedők és az ott lakók által is elfogadott, biztonságos napi gyakorlat, a műszaki leírásban szereplő beavatkozások (kerékpáros nyomok és parkolósáv felfestése) nemcsak indokolatlanok, de kontraproduktívak is.

Nem tartalmazza a műszaki leírás egyszerűsített kerékpáros bejárati kapuk felfestését, pedig ez indokolt beavatkozás lenne.

A Tas utca projektbe vonása teljesen értelmetlen, a célforgalomban kerékpározókon kívül senki sem fog oda kerülővel bemenni.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A **Petőfi tér** részletes forgalmi rendjének kialakításához javasoljuk a korábban Fácskai Károly által készített, és minden érintett által elfogadott terv figyelembe vételét.

Az **irányhelyes vezetésre** álláspontunk szerint az **Őszi Napsugár Otthon/Tesco gyalogosátkelő után** is szükség és lehetőség van. Mivel ezzel a tervváltozatok bemutatása nem számol, a műszaki leírás ezen része hiányos.

**A tervváltozatok** műszaki leírásban olvasható értékeléséhez az alábbi észrevételeket tesszük.

## a) cph

Forgalmi irányonként 1,7 m szélesség szükséges, ahol a keresztmetszet engedi, 2,0 m.

A Huba utcai csomópontban nem az átvezetés, hanem a zsilip lehet a megoldás. Az átvezetés tényleg kapacitáscsökkenéssel járhat, míg a zsilip megfelelő megvalósítása valószínűleg a fázisterv kismértékű módosításával, érdemi kapacitáscsökkenés nélkül is lehetséges (lásd korábbi javaslatunkat).

Az előnyök felsorolása közül hiányzik egyebek között a gyalogos konfliktusok elmaradása, a gyalogos felületek intakt megőrzése, a csomópontok, becsatlakozások biztonságos kialakíthatósága.

## Hátrányok

A közvilágítási oszlopok kiváltásának szükségessége nem a műszaki megoldást minősíti, hanem a városban uralkodó állapotokat. Miután 2014-ben munkacsoportos megegyezés volt a tervezett vezetés módjában, érthetetlen, hogy a város hogyan, miért járult hozzá a közvilágítás olyan korszerűsítéséhez, amely a tervezett kerékpáros fejlesztést megdrágítja. Pedig ez jó lehetőség lett volna az oszlopsor áthelyezéséhez. Nem gondoljuk, hogy a 2015-ös beruházás kapcsán elkövetett hibáért a közlekedőknek kellene szenvedniük – akár évtizedekig.

A jelzőlámpákon szükséges átalakításokat első közelítésben a Magyar Közút valóban elutasította. Úgy gondoljuk azonban, hogy ha megfelelő terveket sikerül bemutatni az útkezelőnek, akkor elutasító álláspontja megváltozhat. Itt jegyezzük meg, hogy kifejezetten a Huba utcai zsilipre vonatkozóan tavaly alpolgármesteri ígéretet kaptunk arra, hogy elkészítetik a jelzőlámpás tervet, amellyel aztán egyeztetés kezdeményezhető a Magyar Közúttal.

Így tehát jelenleg a Magyar Közút ellenállása sem ellenérv.

Miskolc valóban tagja egy olyan ún. green city mozgalomnak, amely címet egy profitorientált cég adományoz, de az elég homályos, hogy ehhez milyen követelményeknek kell megfelelni.

Abba, hogy mennyire zöld a városunk, itt részleteiben nem mennénk bele, megtettük ezt pl. legutóbbi adatszolgáltatásunkban, amelyet a város környezetiállapot-jelentéséhez küldtünk.

[http://kereparosmiskolc.net/wp-content/uploads/KME\\_kornyvedall\\_adatkozles\\_20160210.pdf](http://kereparosmiskolc.net/wp-content/uploads/KME_kornyvedall_adatkozles_20160210.pdf)





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Az mindenesetre tény, hogy a város zöld jellegét nem az itteni növényzet módosítása határozza meg:

- ☺ Nem történt meg a 26-os út melletti növényzet botanikai felmérése, nincs adat arra, hogy értékes, netán védett növényzetről lenne szó, vagy esetleg gazról.
- ☺ A cph nyomvonal létesítése érdekében nem a növényzet végleges felszámolására, hanem csupán áthelyezésére, újratelepítésére van szükség, arra sem mindenhol, de ez akár lehetőséget adhat arra is, hogy a meglévő fajokat korszerű, a mai szakmai elveknek, elvárásoknak megfelelő fajokra cseréljék – ezt sem tudjuk, mert botanikai felmérés nem volt.
- ☺ Meglehetősen egyoldalú a megközelítésmód ebben a kérdésben. Ha a kerékpáros közlekedés miatt szükséges fakivágás, az nem egyezik meg a város green city elveivel, de ha az egyéni gépkocsiközlekedés érdeke a fakivágás, az mindig green city kompatibilis. Példa: az előző nagy kerékpáros fejlesztési projekt kapcsán (2012-es ÉMOP) a Dózsa György utcában elépített néhány db parkolóhely helyett a lánykollégium–börtön–bíróság közötti területen 16 gesztenyefát vágtak ki új parkolóhelyek létesítése érdekében, miközben már épült a szomszédban a Patak utcai mélygarázs. Később az ügyészség előtt is visszaállítottak 3 parkolóhelyet.
- ☺ Amíg az autóbuszöblökön át történő vezetés fokozott balesetveszélyességét semmilyen adat nem támasztja alá, ezt kijelenteni légből kapott. Nyugat-Európában széles körben és aggályok nélkül alkalmazott a megoldás. A közösségi közlekedési cégektől nyilván nem várható a támogatásuk, de nem is nekik kell ezt támogatniuk, ők csak az autóbusz-közlekedésért viselnek felelősséget (így racionálisan a status quo fenntartásában érdekeltek), minden mód beillesztése a keresztmetszetbe más felelősség és kompetencia. Mi egyébként egyáltalán nem ragaszkodunk a buszöblön történő áthaladás lehetőségéhez, más jó megoldás mellé is oda tudnánk állni. Ha pl. a 306 sz. elkerülő út átadását forgalomcsillapító intézkedések követték volna, ezek keretében a 26 sz. fkl. út külső forgalmi sávjai már régen buszsávok lehetnének. Emlékeztetünk rá, hogy a közösségi közlekedési társaságok sok éve határozottan kérik a buszfolyosó kijelölését, amelyre már több terv is készült. Ha ezen társaságok álláspontja valóban fontos a döntéshozók számára, akkor jelöljék ki a buszsávokat, ami szintén egybevág a SUMP céljaival, hiszen a közösségi közlekedés versenyképességét javítja. Ebben az esetben a buszok utascserére megállhatnak a buszsávban is, így a mai öblök helye felhasználható a kerékpárforgalom vezetésére.

## *b) Egyirányú kerékpárút és gyalogjárda két gyalogossal*

A változat nem vizsgálta az irányhelyes vezetést a rendészeti szakgimnázium előtti jelzőlámpától a Boschig tartó szakaszra. E szakasz megoldása kétségtelenül alaposabb egyeztetést, tervezést igényel, de nem lehetetlen.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A változat a leírás szerinti (rövidített hosszban történő) megvalósítás esetén nem biztosítja az irányhelyes közlekedést, kritikus a Huba–Blaskovics közötti egyoldali vezetés, és szükséges lenne kifelé irányban hosszabban alkalmazni az irányhelyességet.

Az előnyök-hátrányok között több, a cph-nál szereplő ismétlődik, ezekre észrevételeink is ugyanazok, mint a cph-nál.

Új elem a többletköltségre való hivatkozás. A város egyik legfontosabb főhálózati eleméről beszélünk, amely évtizedekre meghatározó szerepet gyakorolhat Miskolc kerékpáros (és nemcsak kerékpáros) közlekedésére. Itt néhány millió forint azért sem lehet tétel, mert a mostani támogatási időszakban a város mintegy 1 Mrd forintot fordíthat kerékpárforgalmi fejlesztésekre. Álláspontunk szerint nem a mennyiségre, hanem a vállalható minőségre kell törekedni. Pénz tehát van, csak jól kell felhasználni.

A víznyelők leromlott állapotáról nem a kerékpárral közlekedni szándékozók tehetnek, és javításukat a kerékpáros fejlesztéstől függetlenül is indokolt elvégezni. Ennek költsége ne a kerékpáros fejlesztést terhelje.

Az átvezetések miatt kerülőútra kényszerülő kerékpárosokra vonatkozó eszmefuttatás nem csupán súlyos aránytévesztés, hanem a várható kerékpárforgalom, annak összetétele végiggondolásának hiányáról is árulkodik. Itt a meghatározó áramlat a belváros (és azon túli településrészek) és a Bosch közötti forgalom. Az igazi probléma épp az egyoldali vezetésnél merül föl, amely kifelé irányban a fő forgalmi áramlatokat kényszeríti fölösleges oldalváltásokra úgy, hogy közben irányonként 1 haladósávra nyomorítja össze a kerékpárforgalomban igénybe vehető szélességet. Hozzáteszük, hogy a kerékpáros nem csupán a Tescoba szeretne eljutni, hanem pl. a tervezési területen fekvő kerékpárüzletbe, vagy a STOP-SHOP áruházába is, amit irányhelyes vezetés esetén könnyen megtehet, viszont az egyoldali vezetéssel a tervező a STOP-SHOP-tól hermetikusan elzárja a kerékpárral közlekedőket (a túloldali kerékpárút kitáblázása után kerékpárral jogszerűen nem közelíthető meg).

Itt jegyezzük meg azt is, hogy nem találkoztunk sehol a várható eljutási idők előrebecslésével, ami szerintünk az összes használó szempontjából tekintve megint csak az egyoldali vezetésnél alakul a legkedvezőtlenebbül.

## c) Elválasztott gyalog- és kerékpárút

Érdemes észrevenni, hogy a változat bevezetője szerint többletköltség ennek a rossz verzióknak az elfogadása esetén is keletkezhet. Ugyanakkor ennél a verzióknál a Huba utca és a Blaskovics utca között lenne a szűk keresztmetszet, ami azért is rendkívül hátrányos, mert itt a gyalogosforgalom összetétele rendkívül sajátos, rengeteg a vidéki gyalogos. A környező településekről helyközi autóbusszokkal az ország legnagyobb megyei kórházába érkező betegek, látogatók a Búza térről gyalogosan érik el a kórházat, látogatási időben nagyon gyakoriak az akár 8-10 fős, együtt mozgó





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

nagycsaládok, a többi gyalogos mellett. Itt nagyon komoly gyalogos-kerékpáros konfliktusokat jelent a terv szerinti kialakítás, és nem csak látogatási időben.

A Blaskovics utcát követően a kórház főbejáratáig nincs értelme nyomvonalat vezetni, tekintve, hogy a Blaskovics utcáról nyílik a kórház sebességsillapított belső úthálózata, a kerékpárosok jelenleg is ezen át közelítik meg – konfliktusmentesen – a kórház területén fekvő úti célokat.

A kétirányú kerékpárforgalom részére tervezett összesen 2,00 m használati szélesség a verzió komoly hátránya, és szöges ellentétben áll a város azon deklarált célkitűzésével, hogy a modal splitben a kerékpáros részarány jelentősen nőjön. Ez a szélesség a város egyik legfontosabb főhálózati elemén egyáltalán nem alkalmas a terjedőben lévő speciális kerékpárok fogadására (pedelec, utánfutó, cargo, gyerekszállító).

A megyei kórház buszmegállónál a kétirányú kerékpárforgalom elvezetése a javasolt módon elfogadhatatlan, súlyosan konfliktusos. A gyalogos felületek jelenleg is zsúfoltak, nem csökkenthetők.

A műszaki leírás a javaslat előnyeként tünteti fel (a rutintalanabb kerékpárosok szemszögéből), hogy megvalósul a gépjárműforgalomtól való elválasztás. Ennek pont az ellenkezője igaz, a hazai és nemzetközi tapasztalatok szerint pont a rutintalanabb kerékpárosok véreznek nagy számban az ilyen létesítményeken, például mert a (rutintalanabb) autóvezetők nincsenek felkészülve a rutintalanabb kerékpárosok közlekedésére, és a keresztezésekben, becsatlakozásoknál, átvezetésekben elütik őket. A rutintalan kerékpárosok számára az igazi veszélyt leggyakrabban az eléjük hirtelen beforduló gyalogosok jelentik, ilyenkor a kerékpáros nem tud korrigálni, jobb esetben csak sérülés a vége, de halt már meg gyalogos és kerékpáros ilyen balesetben.

Elfogadjuk, hogy a megoldás vélhetőleg olcsóbb, mint az irányhelyes kialakítás (bár ismertetése a bizonytalansági tényezőkkel indul), de ez legfeljebb rövid távú előny. Mivel a modal split arányok eltolására ez az elavult változat nem alkalmas, az átgondolatlan garaszkodás árát az egész város fogja fizetni, méghozzá évtizedeken át, mindaddig, amíg az elhibázott létesítmény fennmarad.

Kerülőút ennél a megoldásnál van csak igazán, hiszen az egész kifelé irány nem más, mint egyetlen hatalmas kerülőút pl. a Bosch munkavállalók számára.

A folyópálya elhibázott vezetése csomóponti környezetben idéz elő igazán elképesztő helyzeteket. Míg ma a 26 sz. fkl. útról a belváros felől szabályosan érkező kerékpáros közvetlenül, gyorsan és biztonságosan kanyarodhat jobbra a Repülőtéri útra, ha elkészül az egyoldali kétirányú sikan, összesen hat átvezetésen kell keresztülverekednie magát, és akkor még mindig nem a Repülőtéri úton van, csupán egy ráfordítón, ahol újabb elsőbbségadási kötelezettsége keletkezik.

A hátrányok között eléggé eufemisztikus arról beszélni, hogy a gyalogosok és kerékpárosok elválasztása csak részben valósul meg. Valójában az egész nyomvonal gyalogos-kerékpáros konfliktusmezők sorozata.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

**Végül: szerényen hallgat a műszaki leírás arról, hogy a javasolt vonalvezetés szöges ellentétben áll a pályázati kiírás követelményeivel, az ilyen típusú létesítmények alkalmatlanságuk, balesetveszélyességük miatt a TOP-ban nem támogathatók.**

Nem is értjük, hogy ennek ismételten miért készült egyáltalán erre terv.

Repülőtéri út/Szirmabesenyői kapcsolat

A 26 sz. fkl. úti csomópontjánál alkalmazott hibás forgalomtechnika helyett a 26-os folyópálya-megoldásával összefüggésben lehet megnyugtató megoldást találni.

A kerékpáros nyom alkalmazásával ezen a szakaszon egyetértünk, de jelezzük, hogy a részlettervezésnél a csomópontok forgalomtechnikája átdolgozást igényel. Ehhez kiválóan felhasználhatók a Magyar Kerékpárosklub jól átgondolt, precíz forgalomtechnikai javaslatai.

A 306 sz. fkl. út melletti szakasz elejénél nem értjük, hogy egy a szokásosnál szélesebb kapubejáró miatt miért kell típust váltani, és ezzel ráparkolást generálni. Itt vezethető a nyomvonal kerékpáros nyom helyett kerékpárútként, a kapubejárón és a Bárdi Autóhoz vezető szervizutat keresztezve a kerékpárforgalom elsőbbségével, négyzetsoros átvezetéssel.

A műszaki leírás 4. pontjában, a forgalmi vizsgálatoknál csak a Szentpéteri kapu ÁNF-e szerepel. Hiányzik a kisméretű utcák ÁNF, MOF értéke, így az azokba tervezett kerékpáros nyomok indokoltsága nincs alátámasztva.

Számunkra nem derült ki, hogy a kerékpáros forgalomra megadott értékek becslése milyen módszerrel, milyen megfontolás alapján történt.





## 2. Helyszínrajzok

*A helyszínrajzokon esetenként nem szerepel pontosan a meglévő forgalomtechnika sem (tipikusan hiányoznak pl. az egyirányú forgalmú utakon kihelyezett, már ma is meglévő kiegészítő táblák). Feltételezve, hogy ennek a terv munkaközi jellege az oka, az ilyenekre észrevételt általában nem teszünk.*

### 01. helyszínrajz

A Katalin utca és a Katalin köz közötti átvezetés a köz felőli oldalon konfliktusban van a gyalogosátkelőhellyel.

A Katalin köz (4201 hrsz.) minden mód által integráltan használt felület, ide nem javasolt a kerékpáros nyomok felfestése.

### 03-05. helyszínrajzok

A Szentpéteri kapu kisforgalmú lakóutcáiban (mindegyikre igaz, hogy  $MOF < 200$  E/h) a t30-as övezeti kijelölést üdvözöljük, a kerékpáros nyomok felfestését viszont ellenezzük, itt semmivel sem indokolhatók, és a terveken szereplő alkalmazásuk az úthálózat topológiáját tekintve is kontraproduktív.

A kerékpáros nyomok felfestését a Huba utcában a Levente vezér utca (átvezetésként is) és a 26 sz. fkl. út közötti szakaszon nem ellenezzük.

A műszaki leírás és a rajzok alapján nem egyértelmű, hogy a t30-as övezetben jobbkezesre módosulnak-e az elsőbbségi viszonyok, vagy maradnak a táblák.

### 12. helyszínrajz

Nem értjük, hogy a nyomvonalat miért kell a főút nyugati oldalán vezetni, amikor ez egyetlen szereplőnek sem jó, ráadásul többletköltség.

Négy település közösen pályázik kerékpárforgalmi hálózat kialakítására, a 26 sz. fkl. út mellett, annak keleti oldalán kívánnak haladni.

Szirmabesenyőben már jelenleg is sok Bosch munkavállaló lakik, a település és a három gyár együttműködésével számuk tovább fog nőni, ezért a nyugati oldali vezetés a Robert Bosch Cégcsoport érdekeivel is ellentétes.





## 3. Összefoglalás

Álláspontunk szerint a legfontosabb intézkedések a jó kerékpárforgalmi létesítmény érdekében:

1. A nyomvonal kezdőpontját a Petőfi téren kell kijelölni, és biztosítani kell a kerülőutak (Huba utca) nélküli eljutási lehetőséget is.
2. A kisforgalmú utcákban a kerékpáros nyomok főleges alkalmazását el kell kerülni.
3. A Bosch/temető jelzőlámpás csomópontig irányhelyes vezetésre van szükség. Erre többféle megoldás is alkalmas lehet, és az is elfogadható, ha a két forgalmi irány nem ugyanazzal a típussal van vezetve. Az egyik lehetséges és jó kompromisszum, ha kifelé irányban a meglévő útpálya újrafelosztásával (3,25+3,00+3,00+3,25) teremtünk helyet 1,50 m széles kerékpársávnak (lehet akár védett kerékpársáv is, pl. gömbsüvegsorral), befelé irányban pedig cph létesül. A megoldás tovább javítható a két külső sáv autóbusz forgalmi sávává alakításával.
4. A Bosch északi végétől az egyoldali nyomvonalat a 26 sz. fkl. út keleti oldalán szükséges vezetni.

Mindezek teljesülése esetén – de csakis ekkor – várható, hogy a nyomvonal érdemben segítse Miskolc SUMP-ban megfogalmazott, kettős célkitűzését:

- 🚲 a kerékpáros részarány jelentős növelését,
- 🚲 az egyéni gépjárműhasználat jelentős csökkenésével együtt.

Ehhez vonzó kerékpáros infrastruktúrára van szükség.

*Miskolc, 2017. február 28.*

**Kunhalmi Zoltán**  
elnök

**Vascsak Roland**  
elnökségi tag

