



MÓDOSÍTÓ JAVASLATOK

Miskolc északi részén a kerékpárközlekedés feltételeinek javítását célzó TOP-projekt nem engedélyköteles beavatkozásaira vonatkozó tervekhez

A Kerékpáros Miskolc Egyesület – fenntartva azon korábbi véleményét, hogy a tervezett projekt egyrészt rendkívül fontos, másrészt a teljes útvonal kiviteli terve koncepcionálisan elhibázott, túlhaladott szemléletet tükröző és súlyosan konfliktusos, összességében nem ad jövőbemutató megoldást a kerékpárközlekedés versenyképességének növelésére – a nem engedélyköteles beavatkozások kiviteli tervére az alábbi észrevételeket, javaslatokat teszi, a helyszínrajzokat a szelvényezésnek megfelelő sorrendben tárgyalva.

Sajnálatosnak tartjuk, hogy a Kerékpáros Miskolc Egyesület és a Magyar Kerékpárosklub korábbi években a közlekedésbiztonság, az egyértelmű és önmagát magyarázó kialakítás, az együttműködő közlekedési kultúrát elősegítő és a használhatóság érdekében tett számos észrevételének, javaslatának még a forgalomtechnikára vonatkozóan is csak töredéke épült be a kiviteli tervbe.

H-1 helyszínrajz

1. A Bajcsy-Zsilinszky úti átvezetést javasoljuk úgy kialakítani, hogy a kerékpáros mozgások iránytörés nélkül valósulhassanak meg. (Gyalogosátkelő módosításával.)
2. A műszaki leírás szerint a Katalin utca északi oldala zsákutca, ebben az esetben javasoljuk G-302 Zsákutca kerékpáros továbbhaladással jelzőtáblával jelezni.
3. A 3 jelű fkl. út átvezetésében javasoljuk a keresztező forgalmi sávok felől álló torzított sárga kerékpár járműjelképek felfestését (ez a javaslat minden átvezetés minden forgalmi sávjára vonatkozik).
4. A Zsolcai kapui gyalog- és kerékpárúton a közvilágítási oszlopok kezelésére vonatkozóan nem találtunk semmit, különösen problémás az átvezetésnél álló oszlop. Mivel kiváltásukra nem számítunk, kérjük, hogy fényviszaverő táblával legyenek megjelölve.

H-2 helyszínrajz

1. A 4101 hrsz. úton a gépjárművek számára tiltott forgalmi irányban alkalmazott kerékpáros nyom pozicionálásánál a párhuzamos parkolósáv mellett fokozott figyelmet kell fordítani az ajtónyitás miatti oldalakadály-távolság figyelembe vételére!
2. A 4101 hrsz. út és a Zsolcai kapu csomópontjában a kijelölt forgalmi irányban (a piac felől érkező) kerékpárforgalom nem hajthat rá a gyalog- és kerékpárútra, mert a kötelező haladási irányt előíró tábla rá is vonatkozik. Javasoljuk kiegészítő tábla kihelyezését, mely biztosítja a gyalog- és kerékpárút szabályos megközelíthetőségét.
3. A piacon, illetve a parkolóban meglévő csökkentett sebességű övezet sebességhatárát 30 km/h-ról javasoljuk 20 km/h-ra csökkenteni. Ez leginkább a gyalogosok biztonsága





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

érdekében szükséges, hiszen a gyalogos- és a gépjárműforgalom semmilyen módon nincs elválasztva.

4. A Szeles utca és a 4127/1 hrsz. ingatlan kapcsolata jelenleg is problémás, a gyalogosközlekedés nem megoldott, ezért itt javasoljuk gyalogosátkelő létesítését mind a déli oldali járdák összekötésére, mind a tejdiszkont és a piac parkolója között.
5. Érdekes, hogy míg a szinte forgalom nélküli lakóutcákban a terv parkolósávok kijelölését irányozza elő, addig a forgalmasabb, és különféle speciális mozgásokkal terhelt Szeles utca rendezése nem történik meg. Javasoljuk akár a projektben, vagy ha ez nem lehetséges, a projekten kívül 2019-re tervezve a Szeles utca forgalomtechnikájának kidolgozását, rendezését, különös tekintettel a védtelen úthasználók biztonságára.
6. Addig is a Szeles utcában a Huszár utca és a Botond utca közötti szakaszon 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését javasoljuk. (Ez a helyközi autóbusz pályaudvart és a 24-es/32-es busz megállóját összekötő nagyon forgalmas gyalogosátkelő miatt is hasznos.)
7. A piac forgalmi viszonyai indokolhatják a kerékpáros nyom alkalmazását, azonban a további szakaszokon szükségtelen, az útvonal jelölése útirányjelző táblákkal megoldható.

H-3 és H-4 helyszínrajz

1. A Szeles utcai kerékpársáv torkolatában javasoljuk egyszerűsített kerékpáros kapu létesítését.
2. Javasoljuk a Szeles utcai pályaosztó sziget meghosszabbítását kelet felé, és a Szeles utca kelet felé vezető irányán a balra kanyarodás megtiltását.
3. A 30 km/h övezetben – a tervlapokon láthatóak helyett – javasoljuk a forgalomcsillapítás ismert szakmai sztenderdjei szerinti megoldások alkalmazását.
 - Javasoljuk az övezet határainak pontos meghatározását és minden be- és kilépési pontra kiterjedő következetes forgalomtechnikai jelzését. (Pl. a H-4 helyszínrajzon az övezet végét jelző tábla bevonása látható a Bulcsú u. 7. előtt, nem világos, hogy az övezet meddig terjed a Bulcsú utcában – indokolt a Huszár utcáig lenne, de ez semmiből nem derül ki. Nem tisztázott a rajz alapján, hogy a Tas, Álmos utca övezetbe van-e vonva, stb.) Az általunk javasolt övezeti területet az 1. melléklet tartalmazza. (Az övezetet javasoljuk közvetlenül a Szeles utcától indítani.)
 - Kiemelkedően fontosnak tartjuk legalább az övezet bejáratainál (és lehetőség szerint övezeten belül minél minél többször) a sebességkorlátozás burkolati jelének felfestését. Csak kerékpárral járható irányból (Huszár/Zombori utca felől Bulcsúra, 26 jelű út átvezetéséből Bulcsúra) az U-052 burkolati jel nem szükséges.
 - Ezen túlmenően javasoljuk az övezeti határok fizikai elemekkel történő kijelölését is, ha a projektben nincs rá fedezet, külön forrásból, akár 2019-ben.
 - Javasoljuk különösen a jobbkezes forgalmi rendek bevezetését és övezeten belüli konzekvens alkalmazását, az övezetben kontraproduktív felezővonalak elhagyását, a parkolósávok felfestésének elhagyását.
 - Övezeten belül előnyös a csomópontok teljes felületének kiemelése.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

- Övezeten belül C-033-as sebességkorlátozó jelzőtábla nem alkalmazható, helyette előnyös a már említett U-052 *Sebességkorlátozás* burkolati jel felfestése.
- 4. Javasoljuk a Lehel utcát és a Botond utcát összekötő, a Szeles utcai panelok melletti íves egyirányú forgalmú út megnyitását kétirányú kerékpározásra (kiegészítő táblák elegendőek).
- 5. A terv előíranyozza a Huba utca kertes házas szakaszának burkolatfelújítását. Jelezzük, ennél sokkal fontosabb lenne a Szeles utcai vízaknák szintbe hozatala, melyek közül több olyan kritikus mértékben van megsüllyedve, ami már balesetveszélyes. Ha a Huba utcát felújítják, a forgalomcsillapítási cél érdekében a torkolatokban a lekerekítési sugarakat csökkenteni, és az Álmos utca csomópontját szintben kiemelve kellene megvalósítani, utóbbi célszerűen eltérő burkolattal.
- 6. A kerékpáros nyom kijelölésének tervlapon szereplő módja e burkolati jel alkalmazásának félreértése. A Botond, Bulcsú, Huba utcákon is fölösleges, azonban a Tas utcán és az Álmos utca rövid szakaszán történő felfestés kifejezetten káros. Ráadásul indokolatlanul sűrű a burkolati jelek kiosztása. Javasoljuk vizsgálni a burkolati jelek áthelyezésének lehetőségét. Hasznos lenne pl. a Besenyői út kerékpáros nyommal történő ellátása, ez segítené az épített szakasz hálózatosodását is, újabb belvárosi kapcsolatot nyújtva a Gömöri aluljárón át.

A kerékpáros nyom burkolati jelekre vonatkozóan általánosságban megjegyezzük, hogy fontos azok szabványos (1 m) szélességben történő felfestése úgy, hogy alapesetben a burkolati jel jobb oldali külső széle a szegélykötőtől 0,3 m távolságra essék.

H-5 helyszínrajz

1. A Huba utca tervlapon ábrázolt szakaszára javasoljuk 30 km/h sebességkorlátozás előírását. (A szükséges jelzőtáblák az övezetbe vonás miatt a beavatkozási terület más részein főlsszabadulnak.)
2. A szakaszon indokolt a parkolás rendezése, parkolósáv kijelölése, a kerékpáros nyom burkolati jelek helye ezzel összefüggésben tervezhető.
3. A Huba utcai jelzőlámpás csomópontban az átvezetést javasoljuk csak jövőre, az építéssel egyidejűleg megvalósítani, tekintve, hogy önmagában értelmetlen az átvezetés, amíg nem fogad be gyalog- és kerékpárutat. Előzetesen jelezzük, hogy az átvezetés tervezett kialakítása konfliktusos, erre az építési engedélyes szakaszokra vonatkozó javaslatcsomagunkban teszünk módosító javaslatot.

H-6 és H-7 helyszínrajz

1. A Bulcsú utca zsákszakaszán a tervezett – és az utcában élők által erőteljesen kifogásolt – építés a kerékpárforgalom levezetéséhez nem szükséges. Elegendő a G-301-es tábla cseréje G-302 *Zsákutca kerékpáros továbbhaladással* jelzőtáblára, illetve a túlsó végén a szegélyszüllyesztés. A jelenlegi állapot a gyalogosok biztonsága szempontjából is kedvezőbb.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

2. Egyebekben (átvezetés a 26 jelű úton, Petőfi tér kezelése) kérjük a több éve konszenzussal elfogadott, a Zöld fény Kft. által készített terv figyelembe vételét. Így a H-7 helyszínrajzra nem is teszünk észrevételt, mivel a rajz értékelhetetlen.

H-8 helyszínrajz

1. A tervlapon szereplő elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút az ÉMKK megállóhelyénél különösen szűk.
2. Bármennyire rossz megoldások a Repülőtéri út jelzőlámpás csomópontjába tervezett átvezetések, mégis szükségesnek tartjuk, hogy a hiányzó ágon is létesüljön átvezetés – elképedve látjuk, hogy a nyomvonal folytonossága nem biztosított, ez így elfogadhatatlan.
3. Kérjük a Repülőtéri útra ráfordító R=2,5 m sugarú (több szempontból súlyosan szabálytalan!) ív törlését a tervből, helyette az általunk már több alkalommal bemutatott módon, közvetlenül vezethető az útra az átvezetésből a kerékpárforgalom.
4. Javasoljuk az átvezetésekben a keresztező forgalmi irányok felől torzított kerékpárjelképek festését, továbbá a Repülőtéri úton az elsőbbséggel rendelkező átvezetés felületének téglavörös színezését.

H-9 helyszínrajz

A Repülőtéri út és a Besenyői út csomópontjának kialakítása ezen a rajzon is helytelen:

- a 26 jelű út felől érkezőket ésszerűtlen és balesetveszélyes kivenni az útról, majd az átvezetésben visszatenni, ehelyett kerékpáros nyomokkal javasoljuk ezt az irányt átvezetni,
- a Szirmabesenyő felől érkező irány számára javasoljuk középsziget építését a Repülőtéri út felületére, továbbá a gyalogosátkelő és az átvezetés oldalának megfordítását (amely a gyalogosátkelő tükrözését jelenti az átvezetés tengelyére vonatkoztatva), így ráfordító nélkül, közvetlenül lehetne haladni a 26 jelű út felé.

H-10 és H-11 helyszínrajz

1. Indokolt a 306 jelű út és a Várközi Lajos utca jelzőlámpás csomópontját egészben ábrázoló kivágat (helyszínrajz) készítése.
2. A 306 jelű út és a Várközi Lajos utca jelzőlámpás csomópontjában szükséges az elsőbbségi viszonyok rendezése, a kerékpáros átvezetések a párhuzamos úttal azonosan kapjanak/adjanak elsőbbséget, ezt indokolt a táblázással és a burkolati jelekkel is követni (elsőbbségi helyzetben az átvezetés felületének téglavörös színezése javasolt).
3. Az átvezetés mindig a kerékpárforgalmi létesítmény szerves része, így a létesítmény végét jelző tábla kihelyezése az átvezetés előtt hiba. Pl. a Delco Remy előtt a kerékpárforgalmi létesítmény helyesen az átvezetést követően, a Delco Remy előtt végződik.
4. A városi kerékpárút és a szirmabesenyői kerékpárút közötti szervízúton a kerékpáros nyom alkalmazása indokolatlan.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Annak érdekében, hogy a tervezett beruházás valóban növelje a közlekedés biztonságát, javítsa a kerékpározás feltételeit, minden közlekedő számára egyértelmű, önmagát magyarázó körülményeket teremtsen, kérjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2018. július 17.

Kunhalmi Zoltán
elnök





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

1. melléklet

30 km/h övezet javasolt területe

Az övezetbe vont utcák/utcaszakaszok:

Utca neve	Utcától	Utcáig
Huba	Levente vezér	Bulcsú
Álmos	Szentpéteri kapu	Huszár
Tas (végig)	Huszár	Bulcsú
Gyóni (végig)	Álmos	Bulcsú
Bulcsú (végig)	Szentpéteri kapu (kp. shortcut)	Huszár
Botond (végig)	Bulcsú	Huszár
Szeles (belső)	Botond	Lehel
Lehel (végig)	Bulcsú	Szeles

