



Csordás László úr, osztályvezető
Miskolc Megyei Jogú Város
Polgármesteri Hivatala
Beruházási és Városüzemeltetési Osztály
Miskolc
Városház tér 8.
3525

Miskolc, 2014. január 20.

Tárgy: véleményezés a 3604 sz. országos közút 2+684 és 3+715 km szelvényei között tervezett kerékpárút engedélyezési és kiviteli tervéről

Tisztelt Osztályvezető Úr!

Köszönjük, hogy a dokumentumokat Egyesületünk rendelkezésére bocsátotta. A Kerékpáros Miskolc Egyesület a tárgyban dokumentumot és rajzokat megvizsgálta.

A részünkre átadott dokumentumokat engedélyezési és kiviteli tervként nehezen tudjuk értékelni, tekintettel arra, hogy nem teljesítik az engedélyezési és kiviteli tervekkel szembeni követelményeket. Megállapítható továbbá, hogy az azokban foglaltak megvalósítása a legcsekélyebb mértékben sem segítené a kerékpáros közlekedés fejlődését, nem növelné, éppen ellenkezőleg: várhatóan súlyosan rontaná a közlekedés biztonságát.

Ezért tisztelettel kérjük, hogy a tárgyban dokumentumokban foglalt elképzelések megvalósításától elállni szíveskedjenek.

ÁLLÁSPONTUNK INDOKLÁSA

Az engedélyezési és kiviteli terv szerinti létesítményről megállapítható, hogy az a 3604 sz. országos közúttal párhuzamos, a 3604 számú út kerékpárforgalmának levezetésére létesül.

Országos közutakon létesülő, ill. azokkal párhuzamos kerékpárforgalmi létesítmények esetében az e-UT 03.04.11:2010 sz. utügyi műszaki előírás betartása kötelező.

Bár a dokumentáció – a betartott előírások tényleges felsorolása nélkül – tartalmazza a tervező nyilatkozatát arról, hogy a tervezett létesítmény megfelel a műszaki előírásoknak, a dokumentumok áttanulmányozása során megállapítottuk, hogy ez sajnos nem így van.



1. A tervezett létesítmény hálózati kapcsolatai

Nem végezték el, vagy nem csatolták a dokumentumokhoz azokat a megalapozó munkarészeket, amelyek elengedhetetlenül szükségesek a vonalvezetési, típusválasztási, stb. kérdések eldöntéséhez.

Nem tartalmazzák a dokumentumok a beavatkozással érintett terület kiválasztásának indokait, szempontjait. Nem található a forgalmi terhelés vizsgálata.

Helyi sajátosság, hogy adott két lakott területen fekvő településrész, valamint közöttük egy mintegy 1 km-es lakott területen kívüli szakasz. Tehát három, egymástól jól elkülöníthető, homogén szakaszcsoportról beszélünk. A hosszú távú cél nyilvánvalóan az, hogy mindhárom szakasz mentén, összefüggően létesüljön kerékpárforgalmi hálózat.

Szakaszos kerékpárforgalmi fejlesztés esetén mérlegelendő a megvalósítás sorrendje, de mindenképpen figyelemmel kell lenni a folytatásra, arra, hogy a hálózat egységes és biztonságos legyen.

A kapott dokumentumok mindössze annyit tartalmaznak, hogy:

„A 3604 számú KHT út forgalma jelentős autóbussz, tehergépkocsi, személygépkocsi forgalom van, veszélyezteti az úton közlekedő kerékpárosok életét.”

A fenti mondat – túl azon, hogy nem igaz – mérnöki kontextusban nem értelmezhető, milliós beruházás megalapozására alkalmatlan.

Valamely útszakasz forgalmi terhelése nem imponderábilis, országos közút esetében pedig akár az utadat.hu segítségével is bárki számára bármikor ingyenesen lekérdezhetők az alapinformációk.

Az ÁNF értéke a három homogén szakasz közül egyetlen esetében sem éri el még a 10000 E/nap értéket sem, az összekötő szakaszon és Szirmán pedig alacsonynak mondható.

(Az utadat.hu adatai szerint a Kisfaludy utca értéke: 4276 E/nap, az összekötő szakasz és Szirma értéke 1470 E/nap.)

A forgalmi adatok alapján a gépjárművek és a kerékpárok forgalmának elválasztása nem szükséges.

Egyébként ezeknél az értékeknél lényegesen magasabb értékek mellett is biztonságosan közlekednek vegyes forgalomban a kerékpárosok, számos, megyénkbeli úton is.

Arra vonatkozóan, hogy a gépjárműforgalom ténylegesen mennyire veszélyezteti a kerékpárosok életét, lásd jelen véleményezésünk 2. pontját.

A tervezett beavatkozás hálózati összefüggéseit a tervező nem mutatta be. A tervezett kerékpárút a két településrészt köti össze, így kapcsolódik egyrészt a Kisfaludy utcához, másrészt a Miskolci utcához.

A Kisfaludy utca kerékpárforgalmi szempontból igen jelentős, mert a Martin városrész legtöbb forgalomvonzó létesítménye itt található. Az utcában a kerékpárosok jelenleg az úttesten közlekednek. A kötöttségek, ÁNF, nehézsúlyú-árszarány miatt ebben az utcában az egyetlen szóba jöhető dedikált kerékpárforgalmi létesítmény a kerékpársáv.



A Miskolci utcán a típusválasztásban való döntést megkönnyíti, hogy Kistokaj felől a 3604 sz. úton az Erkel Ferenc utcáig más projektben burkolt padka létesül. Itt tehát adott, hogy az irányhelyes létesítményt kell tovább vezetni, méghozzá Szirma belterületén is elegendő a burkolt padka.

A két településrészt összekötő, csekély forgalmú 1 km-en elegendő a burkolt padka, azonban a lakott területen kívüli jelleg miatt nem kifogásolható a kerékpársáv sem.

A két településrész között egyoldali kétirányú kerékpárút létesítését semmilyen olyan érv, szempont nem támasztja alá, amelyet az útügyi műszaki előírás alapján figyelembe kellene vennünk.

Ehhez képest a tervezett kerékpárút esetében nem teljesül a hálózati szempontok figyelembe vételére vonatkozóan a 3.5.1. és 3.5.2. pont. Sérül továbbá az épített kerékpárforgalmi létesítményekre vonatkozóan a típusválasztás 3.6.3. pont szerinti sorrendisége.

A 4.2.1. pontban megfogalmazott általános követelmények közül nem teljesül:

- ☞ a hálózat összefüggőségének követelménye,
- ☞ a hálózati elemek, különösen a csomópontok biztonságosságának követelménye,
- ☞ a közvilágításra vonatkozó követelmény (itt éppen a 3604 sz. út másik oldalán van a közvilágítás),
- ☞ a komfortos közlekedés követelménye, amelyet egységes tervezési jellemzők alkalmazásával kell(ene) biztosítani.

Nem teljesül az 5.1.6. pontban előírt egyértelmű csomóponti kialakítás (a kerékpárút kezdeténél és végénél).

2. Közlekedésbiztonsági helyzet elemzése

A dokumentációból nem derül ki, hogy kigyűjtötték volna az ÚME 5.3. pontjában előírtak szerint a legutóbbi 5 év kerékpáros érintettségű baleseteit, és ezeket baleseti ponttérképen földolgozták volna. Részben ezért is komolytalan, megalapozatlan a műszaki leírásban a kerékpárosok veszélyeztetettségével indokolni a beruházást.

Egyesületünk a 2003-2012 között ismertté vált személyi sérüléssel kerékpáros érintettségű balesetek kigyűjtését a WinBal adatbázisból mindhárom szakaszra vonatkozóan már tavaly elvégezte (318-ra szűrve csak azokat, amelynek kerékpár is részese volt) és 2013. július 25-én a város rendelkezésére bocsátotta, melyre semmilyen reakció nem történt. 2013-ban egy újabb eset történt, a Kisfaludy utcában, tehát ez sem a két településrészt összekötő szakaszon.

A két városrész területén, és az azokat összekötő szakaszon 10 év alatt összesen 17 baleset vált ismertté (azaz helyszínelte a rendőrség, és vett fel róla a baleseti helyszínelő KSH adatlapot). E 17 balesethez jön még az említett Kisfaludy utcai 2013. szeptember 9-i baleset.

A 18 baleset fele (9) 2003-2005 között, tehát a vizsgált 11 éves időtáv első három évében történt.

A balesetek közül néhány belső utcán belül, folyópályán történt, ezek témánk szempontjából nem relevánsak:



1-1 db a Pólya Jenő, Forgács Antal, illetve Erkel Ferenc utca.

1 baleset történt belső útkereszteződésben (Újkert utca egyik kereszteződésében).

A balesetek több mint fele a Kisfaludy és a Miskolci utca kereszteződéseiben történt:

Kisfaludy:

1-1 db a Balassa, Balaton, Zagyva, Gvadányi utcák kereszteződéseiben,

Miskolci utca:

3 db az Erkel Ferenc utca kereszteződésében (de 2003-2006 között),

2 db a Hajnóczy u. kereszteződésében.

Ezen felül folyópályán a Kisfaludy utcán történt 3 db baleset, valamint a Miskolcban ugyancsak 2 db. Ezek közül is mind az 5 lakott területen történt.

Megállapíthatjuk tehát, hogy a baleseti statisztika:

- a) nem támasztja alá, hogy a két városrészt összekötő lakott területen kívüli útszakasz a kerékpárosokra balesetveszélyes lenne, hiszen 11 év alatt egyetlen baleset sem történt.
- b) a 11 év alatt ismertté vált összes baleset fele a két városrész belső gerincútjának kereszteződéseiben történt, tehát ezeken a szakaszokon a legnagyobb a kerékpárosok veszélyeztetettsége (baleseti gócpont nem azonosítható, még az Erkel Ferenc kereszteződés sem minősíthető annak, de a kistokaji pályázatban tettünk javaslatot oda kerékpáros indirekt kanyarodási lehetőség megoldására, ha ez megvalósul, akkor ez is kezelve lesz).

Erősen elgondolkodtató, hogy a javasolt egyoldali kerékpárúttal szeparált kerékpáros létesítmény épül a két településrész között, ahol 11 év alatt nulla baleset történt, de nem történik beavatkozás magukon a településrészekben, ahol 18 baleset történt.

Létrejön két újabb keresztezési kényszer a Szirmáról befelé tartó kerékpárosoknak, akik eddig konfliktusmentesen közlekedtek az úttesten irányhelyesen. Miközben tudjuk, hogy a balesetek rendre a keresztező mozgásoknál fordulnak elő.

3. Forgalomtechnika

Megdöbrentő volt, hogy a tartalomjegyzéken nem találtuk nyomát forgalomtechnikai tervnek.

Emlékeztetünk rá, hogy olyan létesítményről van szó, amely nem tüntet el konfliktusmezőket, viszont újakat generál.

A kerékpárút indítása és végződése, a forgalmi rend nincs megoldva, ezek a konfliktusmezők a terv alapján közvetlenül élet- és balesetveszélyesnek minősíthetők. (Pl. 4.2. tervlap.)

Forgalomtechnikával csak a műszaki leírás 10. pontja foglalkozik, amely hivatkozik ugyan az



ÚT 2-1.203:2010 sz. útügyi műszaki előírásra (helytelenül, ma már az e-UT szerinti hivatkozás szabályos), azonban sehol nem lehet fellelni a dokumentációban, hogy konkrétan mit és hogyan vettek figyelembe.

A műszaki leírás 10. pontja – kettő szó kivételével – betű szerint azt tartalmazza, mint ami a Nóvia Kft. Nó 2922 sz. műszaki leírásában, amely a tavaly átadott miskolci ÉMOP-nyomvonal terveinek része, ugyanígy megtalálható. A Nóvia leírásához képest csupán egyetlen zárójeles részben van eltérés (a Nóviához képest értelemzavaró hiba).

Nóvia: (csak ahol a kerékpárosnak van elsőbbsége)

Transdowell: (csak ahol a kerékpárosoknak van **lehetősége**).

Mindazonáltal a feltűnő hasonlóságból sem kívánunk levonni semmilyen következtetést – ez nem feladatunk. De jelezzük, hogy a **forgalomtechnikai terv hiánya közlekedésbiztonsági szempontból elfogadhatatlan.**

Tisztázatlan a kerékpárút indításánál és végződtetésénél létrejövő útcsatlakozások forgalmi rendje, különösen a szirmai végen, ahol a kerékpárút egy becsatlakozó utcánál végződik, és ahol a 3604 sz. út forgalmi sávjában buszmegálló is van.

Tisztázatlan a benzinkút kerékpáros kapcsolata.

Összefoglalás, javaslatok

A Kerékpáros Miskolc Egyesület támogatja a Szirma-Martin városrészek kerékpáros közlekedési feltételeinek javítását, de csak olyan projekteket, amelyek valóban javítják a feltételeket és növelik a közlekedés biztonságát. A most vizsgált terv nem ilyen.

Jelenleg álláspontunk szerint a kritikus, leginkább megoldandó probléma nem is a településrészek belső, vagy az azokat egymással összekötő forgalmának megoldása, hanem a belvárosba történő biztonságos bejutás.

A tárgyban terv megvalósítása HELYETT, a kerékpározás feltételeinek TÉNYLEGES javítása érdekében az alábbiakat javasoljuk.

- 1. Racionálisabb lenne, ha a több részben megvalósuló fejlesztés nem az összekötő szakasszal kezdődne, hanem vagy a Kisfaludy, vagy a Miskolci utcával. A Kisfaludy utcán a többszörös ÁNF miatt indokoltabb a beavatkozás, mint a másik két, relatíve csekély gépjárműforgalmú szakaszon, a Miskolci utcán pedig a kistokaji ÉMOP megvalósulásával annak nyomvonala lenne továbbvezethető, tehát a kerékpárforgalmi nyomvonal folyamatos lehetne. Mindezt jól tükrözi, hogy a két városrészben fordulnak elő balesetek, ami azt indokolja, hogy itt kell beavatkozni. Ettől függetlenül tudomásul vesszük, ha a város a szakmai racionalitás és a tényleges baleset-megelőzés ellenében mégis az összekötő szakasz prioritásához ragaszkodik.**
- 2. Mindkét településrészen, és az összekötő szakaszon is a kerékpárosok irányhelyes vezetése szükséges. Ennek megfelelően lehet típust választani.**





3. A Kisfaludy utcán kerékpársáv, az összekötő szakaszon kerékpársáv, vagy burkolt padka, a Miskolci utcán burkolt padka a leginkább ajánlható létesítménytípus.
4. A fenti 1-2-3. pontok alapján az összekötő szakaszon is csak irányhelyes létesítmény fogadható el.
5. Nélkülözhetetlen tartjuk, hogy készüljön MEGFELELŐ forgalomtechnikai terv. Utalunk arra, hogy az általunk javasolt létesítménytípusok alkalmazása esetén a forgalomtechnikai terv lényegesen leegyszerűsödik.

Fenti észrevételeink szíves figyelembe vételét köszönjük.

A Kerékpáros Miskolc Egyesület a valóban kerékpáros-barát, korszerű és biztonságos megoldás megtalálása érdekében felajánlja a díjmentes szakmai konzultáció lehetőségét.

Kérjük, hogy a fejleményekről Egyesületünket tájékoztatni szíveskedjenek.

Tisztelettel:

Kunhalmi Zoltán
elnök

Vascsák Roland
elnökségi tag

