



# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Miskolc Megyei Jogú Város  
Polgármesteri Hivatala  
Lévai István főtanácsos úr

Miskolc, 2016. május 17.

levaii@miskolcph.hu

**Tárgy: sétálóutca forgalomtechnikai tervének véleményezése**

**Tisztelt Főtanácsos Úr!  
Kedves István!**

Köszönjük a forgalomtechnikai terv rendelkezésünkre bocsátását és a véleményezés lehetőségét.

A sétálóutca gyalogosbarát jellegének erősítésével a legteljesebb mértékben egyetértünk. A kívánt cél elérésére a részünkre megküldött forgalomtechnikai terv jó alap, azonban ahhoz, hogy az új forgalmi rend mindenki számára könnyen értelmezhető és egyértelmű, valamint egyszerű és biztonságos legyen, több pontosítást, finomítást javaslunk.

A megfelelő helyeken javaslatot teszünk az aktuális forgalmi rendben meglévő, a tárgyi terv által nem érintett hiányosságok javítására is.

*Tervvéleményezésünkben az alábbiakra térünk ki:*

1. Az övezeti kijelölés
2. Az engedélyezett sebesség
3. Az egyirányú forgalmi rend
4. A jellemző áramlatok
5. Forgalomtechnikai jelzések
6. Forgalomtechnikai jelzésnek nem minősülő szemléletformáló táblák
7. Egyéb észrevételek, javaslatok

## **1. Az övezeti kijelölés**

Városunk sétálóutcája számos speciális, az országban máshol nem jellemző tulajdonsággal rendelkezik, ezek közül meghatározó, hogy a gyalogos felületbe integrált villamospályán – más járművek (engedéllyel rendelkező gépjárművek és kerékpárok) mellett – soktonnás, jelentős féktávolságú vasúti járművek közlekednek a gyalogosok között. A főutca életéhez elengedhetetlen





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

kiülős helyek székeiről felállva bárki, ha nem is közvetlenül a villamospályára, de mégis az elsodrési határ közelébe, vagy könnyen azon belülrre is léphet.

Ezekre a valóban egyedi jellemzőkre a szabályozási környezet sem lehet felkészülve, ezért a forgalmi rend tökéletes kialakítása nagyon nehéz.

Álláspontunk szerint az alábbi két meghatározó célnak megfelelő forgalmi rend szükséges:

1. a közlekedés, sőt, a sétálóútcán *tartózkodás* (lásd a kiülős helyekről fentebb írottakat) biztonsága maximális legyen,
2. emellett a sétálóútca élhetősége, vonzereje se csorbuljon.

Mivel a szóba jöhető zónatípusok alapvetően nem erre a speciális helyzetre vannak kitalálva, ezért nem biztos, hogy forgalomszabályozási értelemben vett zónák kijelölésére kell törekedni, ha a kívánt cél optimálisan forgalomszabályozási zóna kijelölése nélkül, a védett terület más módon történő lehatárolásával és jelzésével valósítható meg.

Figyelemmel kell lenni arra is, hogy a zónákra speciális szabályok vonatkoznak, így például a csillapított sebességű (zónatáblás) övezetben alapvetően csak egyenrangú útcsatlakozások lehetnek, ami azonban a villamosközlekedés miatt itt nyilvánvalóan nem jöhet szóba.

A sétálóútcán sem a 30-as zóna, sem a parkolási zóna kijelölését nem tartjuk feltétlenül szükségesnek.

Ugyanakkor javasoljuk a gyalogos-kerékpáros övezet megtartását a Városház tér villamospályától északra fekvő részén, valamint a zónahatár pontosítását az Erzsébet téren (pontatlanul kijelölve a tér déli része a Szinva hídjától jelenleg is gyalogos-kerékpáros övezet).

## 2. Az engedélyezett sebesség

A sétálóútca alapvetően a gyalogosok *tartózkodására, időtöltésére* (tehát messze nem csupán közlekedésére!!!) szolgáló felület.

Erre a felületre van rávezetve az indokolt járműforgalom úgy, hogy a gyalogos felületektől semmilyen módon elválasztva nincs, ami rendkívül jelentős baleseti kockázatot hordoz magában, hiszen a sétálóútcán az emberek az idejüket töltik, az életüket élik, ismerőseikkel, barátaikkal beszélgetnek, vásárolnak, szórakoznak, és csak nagyon kevéssé tudatosul bennük, hogy egyben közlekednek is. Ha meglátnak valamit a szemközti kirakatban, fogják magukat, és odasétálnak. De ezért még nem kellene meghalniuk.

Ugyanakkor az elválasztás megoldhatatlan, hiszen nem lenne összhangba hozható az említett sétálóútcai funkciókkal.

Így a biztonság megteremtésének egyetlen módja a járműközlekedés sebességének megfelelő korlátozása.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Példátlan, hogy egy sétáló övezetben járművek torpedó módjára, 30 km/h sebességgel vágódhassanak be gyanútlan járókelők közé.

A 30 km/h sebességhatár a sétálóutcán túlzott és balesetveszélyes.

A sétáló szakasz teljes hosszát tekintve a 20 km/h és a 30 km/h sebességgel történő áthaladás időszükséglete közötti olyan minimális a különbség (más szavakkal: a gyorsabb hajtástól olyan csekély időnyereség várható), ami semmiképpen sem indokolhatja a lényegesen balesetveszélyesebb 30 km/h sebességhatár engedélyezését.

Ezért a Városház tér és az Ady-híd közötti szakasz engedélyezett sebességét – a gyalogosok biztonságára való tekintettel – 20 km/h-ban javasoljuk maximálni.

Megemlítjük, hogy ez kerékpáros szempontból (is) önkorlátozást jelent: a kerékpározók haladási sebessége változatos, de ma már egyre többen haladnak folyamatosan 20 km/h-t meghaladó sebességgel.

Azonban mégis ezt képviseljük, a gyalogosok biztonsága és a sétálóutca élhetősége érdekében.

Gondolni kell a villamoson utazók biztonságára is: egy a villamos elé lépő gyalogos miatt hirtelen fékezni kényszerülő villamoson utasok eshetnek el/sérülhetnek meg. Ezért is kedvezőbb a lassabb haladás.

Ugyanakkor a csatlakozó, és a részünkre átadott tervlapon szintén a zónába vont utcákon a 30 km/h is megfelelő sebesség (pl. Kazinczy utca), ezért ezekben az utcaszakaszokban továbbra is a 30 km/h sebességhatár megtartását javasoljuk. Kivétel a Déryné utca (20 km/h).

A teljes tervezési terület egy zónával való összefogása e két eltérő sebességhatár miatt sem ajánlható.

### 3. Az egyirányú forgalmi rend

Álláspontunk szerint az egyirányú forgalmi rend jelzésére a terven szereplő megoldás nem alkalmas.

Ezt igazolja az is, hogy elvben jelenleg is egyirányú a forgalmi rend, de ezt senki, még a rendőrök sem tartják be, mert a kihelyezett jelzések alapján még számukra sem ismerhető fel ez a forgalmi rend.

A C-030 *Megfordulni tilos* jelzőtáblának nem az egyirányú forgalmi rend jelzése a funkciója, erre nem is alkalmazható.

Egyirányú forgalmú úton mind a megfordulás, mind a hátramenet a jogszabály erejénél fogva (KRESZ 33. § (2) bek.) tilos, a tilalom forgalomtechnikai jelzése indokolatlan.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A minden irányból alkalmazott C-002 *Mindkét irányból behajtani tilos* jelzőtáblák kiegészítő táblái ugyan irányonként különbözőek, ebből végső soron kikövetkeztethető az egyirányú forgalmi rend, de a gyakorlatban a közlekedő egyszerre csak egy bemeneti ponton van jelen, így csak az egyik irány táblázását látja – és a forgalomtechnikai jelzéseknek egyébként is könnyen érthetőeknek, nem pedig megfejtendő rejtvényeknek kell lenniük.

## 4. A jellemző áramlatok

A forgalomtechnikai jelzések helyes megválasztásához célszerű a várható forgalom jellegzetességeiből kiindulni, ezért ezt kis táblázatban foglaljuk össze.

Forgalom típusa	A sétálóutcai közlekedési áramlatok típusai	
	Engedélyezett közlekedési iránya	
	Kijelölt forgalmi irány	Ellentett irány
Gyalogos	bármely irányban szabadon	bármely irányban szabadon
Kerékpáros	<i>igen</i>	<i>igen</i>
Villamos (valamint pótlóbusz)	<i>igen</i>	<i>igen</i>
MVK szolgálati gépjármű	<i>igen</i>	nem
Kommunális/városüzemi gépjármű	<i>igen</i>	nem
Rendészeti feladatú gépjármű (MKJ nélkül)	<i>igen</i>	nem
Rendészeti feladatú gépjármű (MKJ)	<i>igen</i>	<i>igen</i>
Mentő/tűzoltó gépjármű (MKJ nélkül)	<i>igen</i>	nem
Mentő/tűzoltó gépjármű (MKJ)	<i>igen</i>	<i>igen</i>
Engedéllyel rendelkező gépjármű	<i>igen</i>	nem
Minden más gépjármű	nem	nem

## 5. Forgalomtechnikai jelzések

Előljáróban megjegyezzük, hogy javaslataink kidolgozásakor – természetesen szem előtt tartva, hogy a valóban szükséges jelzések nem hiányozhatnak – fokozottan törekedtünk a 20/1984. KM rendelet II. Rész III. fejezet 4. § (5) bekezdésében foglaltak betartására: „A forgalomszabályozást a szükséges legkevesebb közúti jelzéssel kell megvalósítani.”



## 5.1. Közúti jelzések a keleti fő belépési ponton (Ady-híd)

### Behajtásnál (Tiszai pu. és 3 sz. fkl. út felől)

Javasoljuk az e-UT 04.02.11:2012 sz. ÚME II. rész VI. fejezet 56. 2. a) szerinti egyesített jelzőtáblák alkalmazását (lásd 1. ábra).

A fentebbi táblázatból is kiderül, hogy keleti irányból a villamospályára a villamosokon (szükség esetén vp buszokon) kívül csak a kerékpárosok és a megkülönböztető jelzést használó gépjárművek hajthatnak be.

Ezért ebből az irányból a jelzéseket is erre figyelemmel javasoljuk alkalmazni.

A C-002 *Mindkét irányból behajtani tilos* tábla helyett C-001 *Behajtani tilos* táblát javasolunk, alatta egyedi tervezésű kiegészítő táblával, mely a KIVÉVE szó alatt a villamos és a kerékpár járműjelképét tartalmazza.

(Külön autóbusz járműjelkép a KRESZ 53. § (5) bekezdésében foglaltak alapján fölösleges.)

Mind a KRESZ 14. § (1) z), mind a JETSZ (83/2004. GKM) IV. fejezet 14.1. a) a tiltott irányból egyértelműen a C-001-es tábla alkalmazását írja elő.

Az e-UT 04.02.11:2012 ÚME III. rész 14. cikk 62.1. a) pontja a hivatkozott rendeletekkel megegyező, a 62.2. pont c) alpontja pedig a C-002-es tábla kihelyezhetőségét a kijelölt forgalmi irányra (az *Egyirányú forgalmú út* jelzőtáblával való együttes alkalmazásra) korlátozza, az ellentett irányból pedig kifejezetten tiltja.

Az egyesített jelzőtábla az említett kombináció (C-001 + H-egyedi) fölött, betétjében 20-as számot tartalmazó C-033 *Sebességkorlátozás* jelzőtábla képét tartalmazza.

A sétálóutcába kerékpárral történő behajtáshoz a Bajcsy-Zsilinszky út felőli járműosztályozó középső (balos) kanyarodósávját javasoljuk kiegészíteni D-037 *Kötelező haladási irány kerékpárral* jelzőtáblával (betétjében egyenes és balra nyíllal) a jobbos kanyarodósávját pedig ugyanilyen, de betétjében jobbra nyíllal ellátott táblával.



Az Ady Endre út északi járműosztályozójánál a tervlapon látható zöld kerékpáros útirányjelző tábla helyett D-037 *Kötelező haladási irány kerékpárral* jelzőtábla elhelyezését kérjük (célszerűen a jelzőlámpa oszlopán).

## Kihajtásnál

Az Ady-hídnál a Tiszai pályaudvar felé haladó kerékpárosok számára D-037 *Kötelező haladási irány kerékpárral* jelzőtábla kihelyezését kérjük, egyenes+jobbra betéttel.

## 5.2. Közúti jelzések a nyugati fő belépési ponton

(Városház tér)

### Behajtásnál

Javasoljuk az e-UT 04.02.11:2012 sz. ÚME II. rész VI. fejezet 56. 2. a) szerinti egyesített jelzőtáblák alkalmazását (lásd 2. ábra).

Az egyesített jelzőtábla elemei:

- felül: betétjében 20-as számot tartalmazó C-033 *Sebességkorlátozás*,
- balra: C-002 *Mindkét irányból behajtani tilos*, alatta H-egyedi *Kivéve engedéllyel és MVK Zrt.*,
- jobbra: E-012 *Egyirányú forgalmú út*, alatta H-egyedi *Kivéve* szó, villamos és kerékpár járműjelképpel, valamint a kétirányú közlekedésre utaló nyilakkal.

Megjegyzések:

- a C-002-es kiegészítőjén sem a kerékpár szó megjelenítése, sem kerékpár járműjelkép elhelyezése nem indokolt, mert a KRESZ 14. § (14) bekezdése alapján





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

a behajtás kerékpárral mind a *Kivéve engedéllyel*, mind a *Kivéve MVK Zrt.* jelzés alapján szabályos,

- az e-UT 04.02.11:2012 sz. ütügyi műszaki előírás III. rész 19. cikk 72.30 b) pontja alapján a kiegészítő táblán a tömegközlekedési vállalat közhasználatú rövidítését kell feltüntetni.

### **5.3. Közúti jelzések a jelzőlámpás csomópontok felől**

(Kazinczy/Szemere és Szentpáli/Corvin utcák)

Ezekben a csomópontokban a sétálóutcán alkalmazható jelzések megegyeznek az adott irány fő belépési pontjára javasolttal.

A keresztező utcákon a megfelelő elsőbbséget szabályozó, illetve kanyarodást tiltó táblák alá szöveges helyett a villamos és a kerékpár járműjelképét tartalmazó kiegészítő táblát javasunk.

### **5.4. Közúti jelzések a becsatlakozó többi közterület felől**

Álláspontunk szerint meg kell különböztetni az útcsatlakozásnak minősülő eseteket az útcsatlakozásnak nem minősülőktől.

#### **Útcsatlakozások**

A tervezési területen csak a *Déryné utca (északi oldal)* ilyen.

Javasolt táblázás:

- az utca északi belépési pontján egyesített jelzőtábla, felül betétjében 20-as számot tartalmazó C-033 *Sebességkorlátozás*, alatta C-002 *Mindkét irányból behajtani tilos*, legalul H-083 *Kivéve engedéllyel*,
- a villamospálya fedezésére B-001 *Elsőbbségadás kötelező*, villamost, kerékpárt, és két irányban nyilakat mutató egyedi kiegészítő táblával, valamint C-029 *Jobbra bekanyarodni tilos*, villamost és kerékpárt ábrázoló egyedi KIVÉVE kiegészítő táblával.

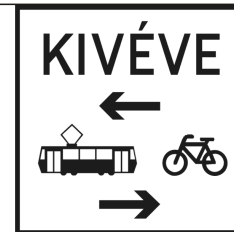
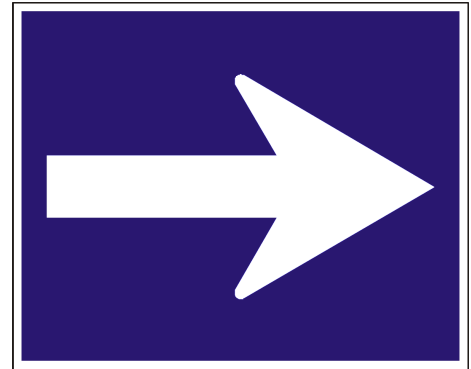
#### **Útcsatlakozásnak nem minősülő kapcsolatok**

Ezekben az esetekben a járműközlekedés általános szabályai szerint az út (villamospálya) forgalmába történő bekapcsolódás valósul meg (a KRESZ 24. § (1) alapján), az út (villamospálya) forgalmába bekapcsolódó jármű viszont nem a jobbkéz-szabály vagy jelzőtábla, hanem a hivatkozott jogszabályi előírás alapján ad elsőbbséget.



Ezért ezeken a helyeken az elsőbbséget jelzőtáblákkal szabályozni helytelen.

A kanyarodást tiltó táblák helyett a sétálóutca egyirányú forgalmi rendje E-013 *Egyirányú forgalmú út [2]* jelzőtáblával közölhető, melynek *H-egyedi* kiegészítő táblája KIVÉVE felirattal, két irányba mutató nyilakkal, villamos és kerékpár járműjelképpel jelzi a keresztirányú forgalom jellegét. (Lásd 3. ábra)



#### *Városház tér északi oldala*

Az 1. pont szerint javaslatunk a gykp zóna megtartása.

A gykp zóna E-036 *Gyalogos-kerékpáros övezet* jelzőtáblával a főutca felől is jelezhető (a vége jelzése, E-037, a hátoldalán).

#### *Erzsébet tér*

Az 1. pont szerint javaslatunk a gykp zóna pontosítása.

A gykp zóna E-036 *Gyalogos-kerékpáros övezet* jelzőtáblával a főutca felől is jelezhető (a vége jelzése, E-037, a hátoldalán).

#### *Kossuth utca*

A Kossuth utca útkanyarulatánál 2013-ban shortcut létesült, bár kialakítása máig sem tökéletes, de megvan.

Ez sem minősül útcsatlakozásnak, ezért a tervlap szerinti táblázást indokolatlannak tartjuk.

#### *Rákóczi utca*

Nincs észrevételünk.

#### *Európa tér*

Nincs észrevételünk.

#### *Széchenyi u. 21-23. alatti terület*

Véleményünk szerint nem útcsatlakozás, és ennek megfelelően kellene kezelni.

#### *Déryné köz (déli oldal)*

A sebességkorlátozást 20 km/h-ban javasoljuk előírni.

A G-301-es tábla helyett G-302 *Zsákutca kerékpáros továbbhaladással* jelzőtábla alkalmazását kérnénk.

#### *Kapualjak az északi oldalon a Villanyrendőr és a Centrum között*

Az átjárható kapualjakhoz vezető ágakon a G-301-es táblák helyett G-302 *Zsákutca kerékpáros továbbhaladással* jelzőtáblák kihelyezését kérjük (a 3630 és a 3617 hrsz. biztosan ilyen).







# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

3698 hrsz.

Ez is gyalogos felület, nem értjük, a terv miért kezeli becsatlakozó útként, illetve itt miért van szükség – eltérően a többi, a sétálóutcával kapcsolatban lévő közterülettől – arra, hogy közvetlen gépjárműközlekedési kapcsolat legyen biztosítva innen a főútcára.

*Centrum keleti oldala, 3589/3 és 3589/4 hrsz. határa*

Lezárásra a sűrű pollersor helyett barátságosabb lenne 2-3 virágosdézsa.

A parkolóra vezető szervizút végénél javasoljuk G-302 *Zsácutca kerékpáros továbbhaladással* jelzőtábla kitűzését.

*Munkácsy utca*

A G-301-es tábla helyett kérjük G-302 *Zsácutca kerékpáros továbbhaladással* jelzőtábla alkalmazását.

## 5.5. *Burkolatjelek*

A nemzetközi gyakorlatban – különösen a csillapított területeken – nagy hangsúlyt fektetnek a burkolati jelek alkalmazására, mert tapasztalat szerint az elvárt közlekedési magatartás elérését hatékonyan segítik.

Úgy gondoljuk, hogy burkolati jelek alkalmazása a sétálóutcán is hasznos lenne.

Javasoljuk egyrészt a kerékpárral való haladásra kijelölt felület jelzését, sárga színű kerékpár járműjelképekkel. Ezeket célszerűen a villamospálya helyes vágányán a két sínszál között, a belépési pontokat követően javasoljuk felfesteni:

- az Ady-hídnál,
- a Centrumnál,
- a Villanyrendőrnél,
- a Déryné utcánál,
- a Kossuth utcánál,
- a Városház térnél.

A sétálóutcába kerékpárral történő behajtáshoz a Bajcsy-Zsilinszky út felőli járműosztályozó középű (balos) kanyarodósávjának, valamint a jobbos kanyarodósáv burkolati jeleit javasoljuk kerékpárjelképekkel és iránynyilakkal kiegészíteni.



A középső sáv jobb oldalára pozícionált jelzések egyenes és balra nyílból és torzított kerékpár járműjelképből, a jobbos sáv jobb oldalára pozícionált jelzések jobbra nyílből és torzított kerékpár járműjelképből állnak.

Mivel Miskolcon ilyen felfestés még nincs, mutatunk rá budapesti példát (4. ábra, a járműosztályozó elrendezése más, csak a felfestés alkalmazására példa, fotó: MK Dél-Buda).



A sétálóutca kerékpárforgalmát javasoljuk a 3 sz. fkl. úton 1-es típusú kerékpáros nyomokkal átvezetni.

Fontos a fő kilépési pontok jelzése (ahonnan tovább már nem kerékpározható a villamospálya). Ezekre a pontokra a C-005 *Kerékpárral behajtani tilos* jelzőtábla képét javasoljuk a két sánc között felfesteni (de jelzőtábla kihelyezése nélkül), a lehajtást jelző iránynyíllal együtt.

Ez a két pont:

a) Ady-híd

A villamospályáról történő lehajtást javasoljuk az országos közút keresztezését követően kijelölni. A levezetést követően – a párhuzamos parkolósáv miatt – javasoljuk a kerékpárost az ajtónyitás miatti oldalakadály-távolságra figyelemmel felfestett 2-3 kerékpáros nyommal támogatni.

b) Városház tér

A levezetés itt egyszerűbb, de itt is párhuzamos parkolósáv mellé történik, ezért javasoljuk a kerékpárost az ajtónyitás miatti oldalakadály-távolságra figyelemmel felfestett 5-6 kerékpáros nyommal támogatni.

## 6. Forgalomtechnikai jelzésnek nem minősülő szemléletformáló táblák

Kétféle táblára teszünk javaslatot, az egyik a nemzetközi és hazai (Budapest, Kaposvár) példák alapján az egymásra figyelő közlekedésre (5. ábra), a másik a villamospályán való biztonságos kerékpározásra (6. ábra) nevel.



## 7. Egyebek

Javasoljuk, hogy a sétálóutcára vonatkozóan háromféle területi érvényű behajtási engedély legyen rendszeresítve:

- teljes szakaszra szóló,
- csak a Városház tér és a Villanyrendőr között érvényes,
- csak a Villanyrendőr és az Ady-híd között érvényes.

A csillapított szakasz gépjárműforgalma tovább mérsékelhető, ha azok a gépjárművek, amelyek beengedése a szakasz egyik részére is elegendő, csak a szükséges mértékben közlekedhetnek a sétálóutcán.

A-022 Kerékpárosok veszélyt jelző tábla alkalmazása a tervezési területen fölösleges.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A parkolási zóna táblázása fölösleges, mert a parkolás feltételei a behajtási engedélyben is meghatározhatók. A parkolási táblák elhagyása nemcsak költségmegtakarítás, hanem a városképet is javítja, és nem nehezíti a többi közúti jelzés haladás közbeni megfigyelését, értelmezését.

Behajtási engedéllyel nem rendelkezők parkolását nem kell szabályozni, hiszen parkolásuk nem értelmezhető, mivel be sem hajthatnak.

A megkülönböztető jelzést használó gépjárművek parkolását szintén nem kell szabályozni, mivel azok úgyis a feladatukkal összefüggésben, a szükséges mértékben parkolnak.

A *Kivéve engedéllyel* kiegészítő táblák mellől az önkormányzati rendelet számára hivatkozó táblákat is elhagyni javasoljuk, hiszen a rendeletszám hivatkozása nélkül is egyértelmű, hogy nem bármilyen, hanem csak az adott területre érvényes engedély birtokában lehet behajtani.

Javaslataink figyelembe vételét előre is köszönjük.

**Üdvözlettel:**

**Kunhalmi Zoltán**  
elnök

**Vascsak Roland**  
elnökségi tag

