



TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

**a Bőcs, 3607. j. és 3609. j. utak csomópontjának fejlesztése,
valamint kapcsolódó településen belüli kerékpárút építése
című projekt engedélyezési tervéhez**

A rendelkezésünkre bocsátott engedélyezési tervet áttanulmányoztuk, a projekt megvalósítását a Kerékpáros Miskolc Egyesület a csatolt észrevételek átvezetése esetén támogatja. Megjegyezzük, hogy a település a kerékpárforgalmi hálózati tervére vonatkozóan szakmai értékelést nem kért.

Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.


Miskolc, 2017. november 5.

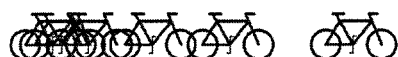

Kunhalmi Zoltán
elnök



**KERÉKPÁROS MISKOLC
EGYESÜLET**

3526 Miskolc, Kassai u. 24.
Adószám: 18274219-1-05
Bankszám/ias: 40072900714-10503834


Vascsák Roland
elnökségi tag





SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

**a Bőcs, 3607. j. és 3609. j. utak csomópontjának fejlesztése,
valamint kapcsolódó településen belüli kerékpárút építése**

című projekt engedélyezési tervéhez

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

Az engedélyezési tervre az alábbi észrevételeket tesszük.

I. Kerékpárutak

1. A tervezett gyalog- és kerékpárút-építéssel összefüggő, azonban korszerűtlen út melletti egyoldali kétirányú útvonal jön létre lakott területen, a kiskiforgalmú és csekély nehézjármű-részarányú 3607 jelű Gesztely–Bőcs–Kesznyéten összekötő út mellett. A kerékpárforgalmi útvonal a tervezett körforgalmat megkerüli, így a jelenlegi helyzethez képest a kerékpáros közlekedés versenyképessége nem javul, az eljutási idő nő. A megvalósítást csak akkor tudjuk támogatni, ha a 3607 jelű kiskiforgalmú mellékút érintett szakaszán a sörgyár felé vezető irányban kerékpáros nyomokkal biztosítják az irányhelyes közlekedés lehetőségét a Munkácsy Mihály utcától a József Attila és a Rákóczi Ferenc utcákon, és – amennyiben az megvalósul – a tervezett körforgalom B és C jelű ága között a körpályán át.
2. Tekintve, hogy a védtelen közlekedők biztonságának növelése a cél, bár a projektnek nem tárgya, mégis elengedhetetlenül szükséges korrekt kerékpáros átvezetés kialakítása a József Attila és a Munkácsy utca csomópontjában, ahol a meglévő út melletti kerékpárút oldalt vált.
3. A beavatkozást érdemes kiegészíteni a Munkácsy utca egyirányú szakaszának kétirányú kerékpározásra történő megnyitásával.
4. A kerékpárúti, gyalog- és kerékpárúti szakaszok keresztező utcáinál kerékpáros átvezetések létesítése nem mellőzhető, és a becsatlakozó utcákban az *Elsőbbségadás kötelező* jelzőtáblák alá a H-111 kiegészítő táblák kihelyezése is fontos.
5. Jelezzük, hogy a kerékpárforgalmi létesítmény meghatározó forgalomvonzó létesítményének (sörgyár) megközelítése a projekt elkészültét követően is aggályos marad, mert a tervezési területen kívül, a meglévő kerékpárúton egyrészt nincs átvezetés a sörgyár és a 3607 jelű út túlsó oldalán vezetett kerékpárút között, másrészt a Hernád csatornáján átívelő hídon megoldatlan a kerékpárforgalom átvezetése.





II. Körforgalom

A 3607 és 3609 jelű mellékutak háromágú csomópontjában támogatjuk forgalomcsillapító beavatkozás tervezését, azonban javasoljuk más, nem körforgalmú megoldás bemutatását is, tekintve, hogy a helyi sajátosságok miatt a körforgalmat itt nem tartjuk optimális választásnak, már csak azért sem, mert a körforgalmak tervezését szabályozó e-UT 03.03.11 sz. ÚME előírásainak sem lehet megfelelni.

Alternatív megoldás kidolgozását követően lehet dönteni arról, hogy mit érdemes megvalósítani.

Amellett, hogy a körforgalom helyett előremutatóbb megoldás kidolgozását javasoljuk, a tervezett körforgalomra vonatkozó észrevételeket is teszünk.

1. A körforgalom tervezett geometriája viszonylag nagyobb sebességű áthajtást enged meg. A védtelen közlekedők szempontjából a körforgalom A jelű ága igazán fontos, hiszen itt van gyalogos-átkelőhely és kerékpáros átvezetés, ezért a védtelen közlekedők biztonsága érdekében itt kell biztosítani a gépjárművek kis sebességét. Ehhez képest a körpályáról a 3609 jelű útra szinte tangenciálisan lehet kihajtani. Nagy (5 m-t lényegesen meghaladó) a körpálya széle és a kerékpáros átvezetés közötti távolság, bár látható, hogy ezt kötöttség (kapubejáró) indokolja. Ettől függetlenül közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőtlen. A körpályáról kilépő, a gyalogos-átkelőhelyet megközelítő gépjárművek sebességének mérséklése miatt fölértékelődik a kilépő ág néhány geometriai paramétere. Ezen az ágon szűkíteni javasoljuk a kihajtó ág szélességét, 4,00 m-re. A kilépési sugár $R=18$ m értékének csökkentése szintén ezért javasolható. Jó megoldásnak tartjuk azt is, ha az e-UT 03.03.11 sz. ÚME 3.3.2 pontja szerinti rázóburkolat létesül a belépési és a kilépési sugár nehézsúlyú járművek közlekedését támogató kezelésére.
2. A forgalomtechnikát is tartalmazó útépítési helyszínrajzon nem szerepelnek a behajtó ágakon a megállás helyét jelző vonalak, és az elsőbbségadás kötelező burkolati jelek.
3. A hatályos szabályok szerint a kerékpáros átvezetést B-001 *Elsőbbségadás kötelező* jelzőtáblával és az e-UT 03.04.11 sz. ÚME 22.2. a) és b) mintaábrája szerinti kombinált burkolati jellel alá kell rendelni az A jelű ág forgalmának.
4. Kerékpárút – gyalog- és kerékpárút közötti típusváltásnál elegendő az új típust jelző tábla kihelyezése, ezért a típus végét jelző táblák elhagyását javasoljuk.

