



KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

ÉSZREVÉTELEK A VÁROSHÁZ TÉR ÉS AZ ÚJGYŐRI FŐTÉR KÖZÖTTI KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONAL ENGEDÉLYEZÉSI TERVÉHEZ

Az általunk megismert tervlapok alapján a nyomvonal három szakaszból áll, véleményezésünket eszerint tagoljuk:

1. belvárosból kivezető szakasz
2. a Szinva partja mellett haladó szakasz
3. végponti kapcsolat a Győri kapu északi oldalával

1. A belvárosból kivezető szakasz

A sétálóutca kerékpározhatósága hosszabb ideje megoldott, a Kerékpáros Miskolc Egyesület több éve kéri a nyomvonal továbbvezetését nyugati irányban. Örömkre szolgál, hogy a város fejlesztési elképzelése és ez a törekvésünk most egybeesik, a tervezett fejlesztéssel egyetértünk. A szakaszra vonatkozóan is szeretnénk azonban bizonyos forgalomtechnikai észrevételeket tenni, egyrészt a hálózatoság, másrészt a közlekedésbiztonság javítása érdekében.

Átnézet1 tervlap

Általánosságban

Amellett, hogy alapelv, hogy a típusváltásokat lehetőleg kerülni kell, városi környezetben ugyanilyen fontos, hogy az alkalmazott létesítménytípus illeszkedjen az adott keresztmetszet sajátosságaihoz.

Ezért nem hiba, ha a keresztmetszet/az út változásait a kerékpárforgalmi létesítmény típusának változása is követi. Ha a típusválasztás és a típusváltás megoldása korrekt, a végeredmény jó lehet.

Városház tér

Egyesületünk a sétálóutca forgalomtechnikájára tett javaslatában foglalkozott a kerékpározók villamospályáról való le-, illetve arra felvezetésének kérdésével.

Egyelőre nincs visszajelzésünk arról, hogy végül mi fog elkészülni, de jelezzük, hogy ha a sétálóutcai projektben nem, akkor a nyomvonal folytatásáról szóló tárgyi projektben mindenképp indokolt a le-/felvezetés megoldása (típusváltás).

Városház tér – Malomszög utca, ki irány

A kerékpáros nyom burkolati jelek alkalmazásával egyetértünk, külön köszönjük a tervező figyelmességét, hogy kereszteződésekben a megfelelő típust használja.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Javaslatunk:

1. Tekintve, hogy Miskolcon többfelé szabálytalanul festették fel a kerékpáros nyom burkolati jeleket, javasoljuk, hogy a műszaki leírásban a kivitelező kapjon ehhez instrukciókat, akár még arról is, amit majd a végleges forgalomtechnikai rajzról leolvashat (legfontosabb: a burkolati jel szabványszélessége 1 m, a kerékpár járműjelkép az út középvonala felé néz, ajtónyitás miatti oldalakadály-távolság figyelembe vétele).
2. 30 km/h sebességhatárolás előírása.
3. Hunyadi utca 30-32-34 sz. előtti terület: a helyi viszonyok miatt itt a kerékpáros előzése elsodrással járhat, ez közlekedésbiztonsági szempontból indokolja 4-5 db parkolóhely elépítését.
4. A Malomszög utcai jelzőlámpás csomópontban előretolt kerékpáros felállóhely felfestését javasoljuk. Miskolcon még sehol sincs kerékpáros előnyítás, ez a helyszín alkalmas rá, ezért javasoljuk ezt is, figyelemmel arra is, hogy a csomópont ürítését követően a járművek – a villamosmegálló szigete mellett – szűkületi szakaszban haladnak.

Tízeshonvéd utca, egyirányú forgalmú út

A megállóhely szigete mellett még kerékpáros nyomokat, azonban a szigetet követő szakaszon, ahol az úttest szélessége két forgalmi sáv szélességénél több (de jelenleg is előzési tilalom van kitáblázva), kerékpársáv (sárga színű burkolati jellel) felfestését kérjük.

A rendelkezésre álló keresztmetszet Miskolcon ritkaságszámba menően lehetőséget nyújt akár 2 m szélességű kerékpársáv felfestésére (és ez még csak a gépjárműforgalmat sem korlátozza). Ez lehetővé teszi két kerékpáros egymás melletti haladását, az előzést, amiről főépítész úr is beszélt a kerékpárforgalmi hálózati terv egyeztetésén.

A parkolósávok megközelítését a sárga vonal megszaggatásával lehet biztosítani, illetve parkolósáv mellett a kerékpársáv szélét a menetirány szerinti jobb oldalról (a parkolósáv felől) is javasoljuk szaggatott vonallal jelölni, az oldalakadály-távolság figyelembe vételével.

Tízeshonvéd/Nagyváthy T-elágazás

A ferdén felfestett kerékpáros nyom helyett egyenesen vezető felfestését javasoljuk.

Szent Anna tér és Győri kapu

A téren az északi oldalon, kb. a villamospálya belváros felé vezető vágányán látszó 2 db kerékpáros nyomot javasoljuk törölni, a Szent István utca teret lezáró szakaszán javasoljuk 1 db nyom jelzését.

Szent István tér/Malomszög utca jelzőlámpás csomópontja

Javasoljuk előretolt kerékpáros felállóhely kialakítását.

Belvárosba vezető irány általában

A kerékpáros nyomok pozicionálásánál itt is fontos az oldalakadály-távolságok figyelembe vétele.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Ezen a szakaszon az úttesten van néhány keresztborda, amelyek kerékpárral és gépkocsival egyaránt kellemetlenek. Javításuk örvendetes lenne.

2. A Szinva partja mellett haladó szakasz

Egyetértünk azzal, hogy a Szinva partja mentén kerékpárforgalmi nyomvonal létesüljön, mindazonáltal jelezzük: a jelenlegi helyzetben aránytévésztésnek tartjuk ezt a fejlesztést. Amikor miskolci családok százai napi rendszerességgel szenvednek például a miskolctapolcai kerékpárforgalmi nyomvonal Testvérvárosok útja és Szentgyörgy utca közötti szakaszán, ahol nincs járda, viszont nagy áruházak létesültek a cementipari gépjavító helyén, ezért óriási gyalogosforgalom keletkezett, a kerékpárúton csúcsidőben mind gyalogosan, mind kerékpárral lehetetlen közlekedni. Itt több éve nem jut forrás a mindössze kb. 500 méternyi járdaszakasz megépítésére, pedig ennek prioritásban minden mást meg kellene előznie.

Másik észrevételünk a használati szélességre vonatkozik. A tervezett 2 m kizárja a kényelmes kétirányú kerékpározhatóságot. Arra számítunk, hogy ezt a kerékpárutat kisgyermekesek is igénybe fogják venni. A gyerekek bizonytalan iránytartása miatt is előnyös minél nagyobb használati szélesség alkalmazása. És akkor azt még nem is említettük, hogy járda itt sincs, tehát a rágyaloglás biztosra vehető. Megértjük, hogy korlátozottak a lehetőségek, de ezen mindenképp el kellene gondolkodni.

A és C verzió közötti választás

Számunkra ebben nem a közműkiváltás költségei, hanem a közlekedésbiztonság a meghatározó szempont.

Az A verzió megépítése esetén a kerékpárosok lényegében analóg helyzetbe kerülnének, mint a villamospálya túlsó oldalán, a Kőporos becsatlakozásánál. Ott is kerülőútra (a benzinkút megkerülésére) kényszeríti őket a vonalvezetés, a forgalmi rend. Ezt a túlnyomó többség nem teszi meg, helyette szabálytalanul és balesetveszélyesen vág át a kiemelt szegélyen át. Egész egyszerűen azért, mert az ilyen forgalmi rend nem életszerű.

Bűn lenne ezt a hibát a déli oldalon megismételni.

Azt sejtjük, hogy a Kiss Ernő–Thököly jelzőlámpás csomópontba problémás bevinni az új kerékpárútra átvezetendő kerékpárforgalmat (bár a 2x2 sávós Thököly terveit nem ismerjük).

Értjük, hogy miért gondolja a tervező a gyalogosátkelőhelyhez vezetni a kerékpárosokat.

De a megoldás a gyakorlatban nem fog működni. A kerékpáros látni fogja a nyomvonal folytatását, és át fog vágni, balesetveszélyesen.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Ha viszont a C verzió valósul meg, akkor a gyalogosátkelőhelyig vezetés értelmet nyer (különösen, ha az átkelőt áthelyezik a Vászonfehéritő utca becsatlakozásához), hiszen akkor a kerékpáros a Vászonfehéritő utcán halad tovább.

A kérdésről a Thököly 2x2 sávositás terveinek ismeretében lehetne nyilatkozni, a keresztmetszet korlátos, az átvezetés 2x2 sávon (milyen ÁNF mellett?) biztonságosabb lenne középszíjig védelmében, vagy jelzőlámpás biztosítással.

Kapcsolatok

Javasoljuk a Gyula utcai gyaloghídon át a jól kerékpározható kapcsolat megoldását, forgalomtechnikai kezelését a Kiss Ernő utca déli oldalán létesült áruházakhoz.

3. Végponti kapcsolat a Győri kapu északi oldalával

A Győri kapui kisforgalmú mellékutcákban a kerékpáros nyomok felfestése indokolatlan, a kisforgalmú utca önmagában is kerékpárforgalmi létesítmény. A nyomvonal útirányjelző táblákkal jelölhető.

Javasoljuk továbbá 30 km/h sebességkorlátozás előírását, vagy tempó 30 övezeti kijelölést. A 30 km/h korlátozás a Győri kapuban és a Károly utcai átvezetésnél is előnyös.

A Károly utcai átvezetést, csomóponti kialakítást rendkívül konfliktusosnak és balesetveszélyesnek véljük, ezért áttervezését kérjük. Három megoldási javaslatot is felvázolunk.

A) változat

A kerékpárforgalom a Réz utca közbeiktatása nélkül, a rajz 21944/4, 21944/3 hrsz-okon át éri el a Károly utcát, így a Győri kaput mindkét irányban az úttesten, kerékpáros nyomokkal átvezetve keresztezi.

B) változat

Mindkét forgalmi irány átvezetése továbbra is a Károly utcánál történik.

A Győri kapuban baljáratban érkezők átvezetése a Károly utcába:

- mindenképpen szükségesnek tartjuk az átvezetés áthelyezését a gyalogosátkelőhely nyugati oldalára,
- nagyon fontos, hogy az átvezetés közvetlenül a Károly utca úttestjére történjen, mert a Károly utca/Győri kapu sarok járdafelületére vezetés egyrészt súlyos gyalogos konfliktusokat generálhat, másrészt a kerékpáros járdáról lehajtása a Károly utcába bekanyarodó autók miatt balesetveszélyes,
- ennek az iránynak a kezelése a helyi sajátosságok és kötöttségek miatt nagyon nehéz, ezért a megnyugtató megoldás megtalálása várhatóan nagyon alapos átgondolást igényel.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A Károly utcából érkezők átvezetése a Győri kapu tervezett gyalog- és kerékpárútjára:

- a többszörösen megtört vonalú, konfliktusos és balesetveszélyes vezetés módosítását kérjük,
- az átvezetés kerékpáros nyomokkal történhet, a kerékpárosok haladására javasolt vonal a Károly utca vonalának folytatásában,
- a gyalog- és kerékpárutat a déli oldalon a szervizútig meg kellene hosszabbítani, hogy itt fel lehessen rá hajtani (de látszik kötöttség).

A B változatban a gyalog- és kerékpárút hosszának megfelelően a Győri kapu úttestjére mindkét forgalmi irányban kerékpáros nyomok felfestését kérjük.

Indoklás: a Győri kapuban kerékpárral hosszabb szakaszon is lehet közlekedni. A hatályos KRESZ alapján, ha valahol út melletti gyalog- és kerékpárút van, annak használata kötelező (kivéve, ha kerékpáros nyomok engedélyezik az úttest használatát). Életszerűtlen, hogy a Győri kapuban hosszabb szakaszon közlekedő kerékpáros nem egész 40 méter miatt haladása közben típust váltson, a belvárosból az Újgyőri főtér felé haladók számára pedig különösen balesetveszélyes is. Hiszen kétszer kéne oldalt váltaniuk úgy, hogy a gyalog- és kerékpárút 0+000 szelvényének elérése lehetetlen.

Végül: érdemes figyelni a Károly utcai gyalogosátkelő SG figyelmeztető jelzésének SD átmaszkolására is.

C) változat

Ebben a változatban a két forgalmi irány átvezetése nem ugyanott történik.

Átvezetés a Győri kapuból a Károly utcába:

- a Szinva kerékpárútról ezt az irányt nem a Réz, hanem már az Acél utcánál át kell vezetni a Győri kapuba (az átvezetés kerékpáros nyomokkal, a Győri kapu úttestjére, irányhelyesen történik),
- a Győri kapuból úttestről úttestre lehetséges (teljesen konfliktusmentesen) a Károly utcába jobbra kanyarodni.

A Károly utcából érkezők átvezetése a Győri kapuba:

- az átvezetés kerékpáros nyomokkal történhet, a kerékpárosok haladására javasolt vonal a Károly utca vonalának folytatásában,
- a kerékpárosok közvetlenül a Győri kapu úttestjére kanyarodnak, a Szinva kerékpárutat akár a Réz, akár az Acél utcán át elérhetik.

Az Acél utca becsatlakozása előtt mindkét irányból javasoljuk U-059 *Kerékpárosok* burkolati jel felfestését (fehér színben).





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A három változat hatásait külön táblázatban hasonlítjuk össze, közülük mi az A-t tartjuk a legjobb megoldásnak, ezt a C követi, végül pedig a B.

Mindhárom változatnál javasoljuk az érintett szakaszra 30 km/h sebességkorlátozás előírását.

A három változat összehasonlítása

	Előnyök	Hátrányok
A) változat	<ol style="list-style-type: none">1. A legletisztultabb, legegyszerűbb, legbiztonságosabb vezetési mód.2. Nem hoz létre gyalogos-kerékpáros konfliktusmezőket.3. A kerékpárosok kanyarodási műveletek nélkül járhatnak át a győri kapu északi és déli oldala között, szigetek védelmében.	<ol style="list-style-type: none">1. Tulajdonjogi probléma nehezítheti meg, vagy teheti lehetetlenné a megvalósítást.2. Önálló kétirányú kerékpárút építése szükséges, kb. 60-70 m hosszban.
B) változat	<ol style="list-style-type: none">1. Leveszi a legsúlyosabb konfliktusokat a Győri kapu/Károly utca kereszteződésénél az északi oldali járdasarokról.2. Az eredeti tervhez képest a kerékpárosoknak kevesebb kanyarodási műveletet kell végezniük.	<ol style="list-style-type: none">1. Mindkét kerékpárforgalmi irány átvezetésének részletei további pontosítást igényelnek, nehéz valóban jól megoldani.2. Ennél a változatnál nem küszöbölhető ki a Győri kapuban rövid szakaszon az egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút, amely nemcsak többletköltség, hanem indokolatlanul növeli a balesetveszélyt.
C) változat	<ol style="list-style-type: none">1. Természetes közlekedést tesz lehetővé.2. Olcsó, gazdaságos. Megtakarítható a másik két változatban szükséges építés (kerékpárút, gyalog- és kerékpárút), miközben a biztonság nem rosszabb.	<ol style="list-style-type: none">1. Az Acél utcából a Károly utca felé tartó kerékpárosoknak 2 forgalmi sávot és a villamospályát is sziget védelme nélkül kell keresztezniük – ám a javasolt forgalomtechnikai jelzésekkel a helyi sajátosságokat figyelembe véve ez nem jelentős kockázat.

