Emlékeztető

Készült:
a 2019. március 29-én, a Tiszai pu. – Diósgyőri vár ÉMOP útvonalon kerékpárral tartott bejárásról.

Dőlt betűvel a közösen be nem járt, de az útvonal közelében lévő kerékpárközlekedést érintő problémákról.

Jelen vannak:
Miskolc MJV Polgármesteri Hivatal részéről: Lévai István, Szegedi Krisztián
Miskolc Sport Nonprofit Kft. részéről: Antal Éva
Kerékpáros Miskolc Egyesület részéről: Vascsák Roland

Általános megállapítások, javaslatok

A. Kőporos végétől egységesen ki lesznek helyezve a 30-as táblák mindkét irányból. Nem egyeztettük meddig, de KME javasolja egészen a Kondor Béla utcáig. Indok: járda nincs, ez a város fő kerékpárközlekedési tengelye, nincs alternatív lehetőségünk. Nem csak a kerékpárhasználók a kedvezményezettek, az érintett szakaszon a gyalogos közlekedés is biztonságosabbá válik, és a lakókörnyezet minősége is javul.

B. Javasolt a menetdinamikai küszöbök (fekvőrendőr) építésének egységesítése Miskolcon. KME preferálja a hengerpalást alakút, ami az Andoron is van. Oldalain 1,0-1,2 m szabad területet szükséges hagyni a nem gépkocsival közlekedőknek (e-UT 03.04.12:2012 tervezési útmutató szerint). Nem elég a 20 cm! Cargobike, (iker)babakocsi, új mikromobilitási módok megjelenése, stb. – de a normál kétkerekű kerékpáros haladósáv szabványszélessége is 1 m. Nem csak mi vagyunk a kedvezményezettek. Rugalmas, keskeny és **fixen** beépített oszloppal meg kell akadályozni, hogy a gépjárművek ott kerüljék ki a fekvőrendőrt. Arra a szempontra, hogy a szűkítés kapacitáscsökkenéssel jár, KME jelzi, hogy a forgalomcsillapítás a város deklarált célja is, a menetdinamikai küszöbök pedig sosem fő közlekedési útvonalakra kerülnek. Ezeknek az utaknak általában egyébként is van (gépjárműforgalmi) tartalékkapacitásuk.

C. KME vállalja, hogy városszerte a veszélyesnek talált, űrszelvénybe nyúló helyekre, oszlopokra, esetleg ágakra kb. 5 cm széles fényvisszaverő szalagot helyez ki, ha a város

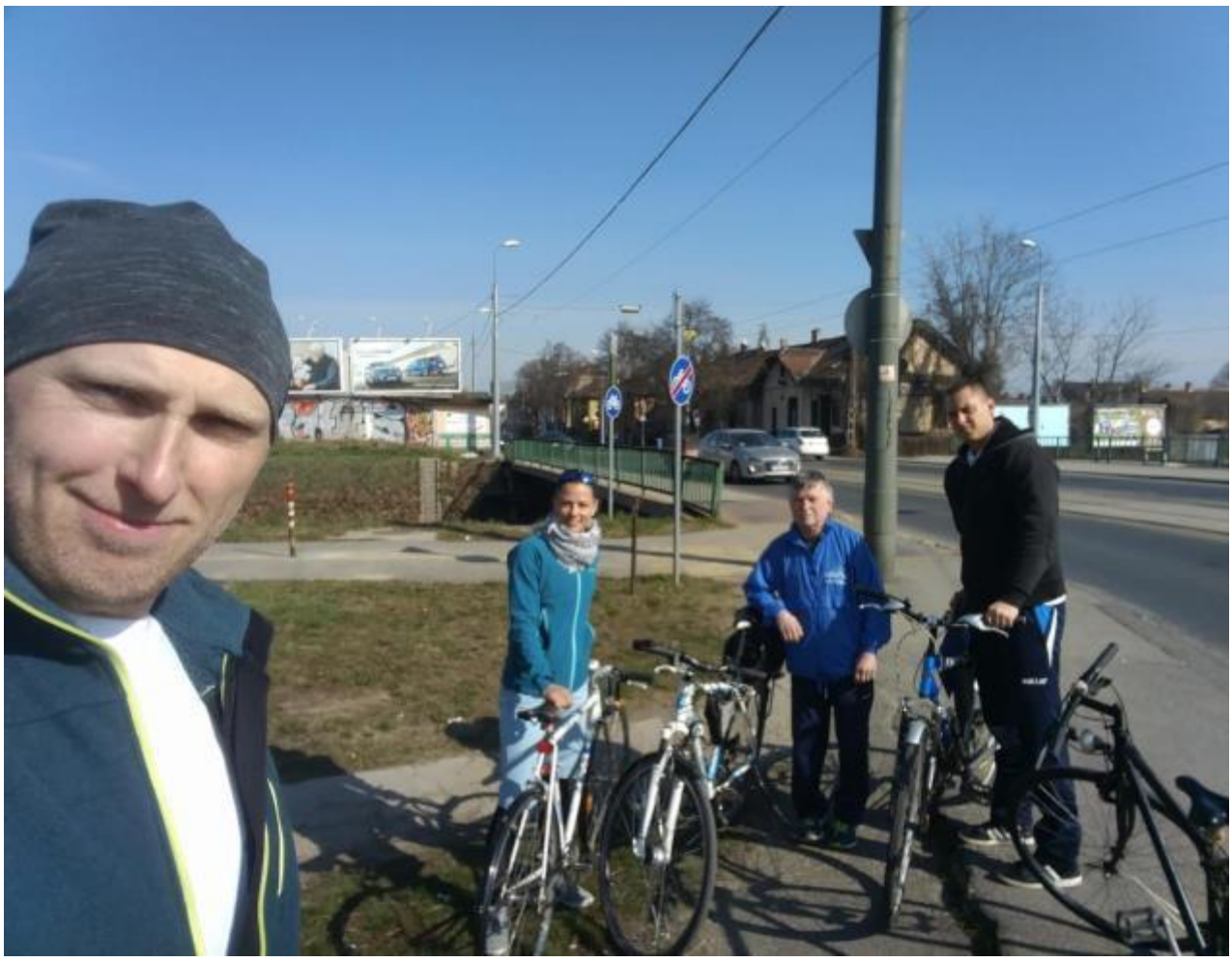
ehhez kb. 20 méter vágható, öntapadó anyagot biztosít.

D. Külön vezetett kerékpárutak széleinél sokszor a föld alacsonyabban van, ezért ha egy kerékpáros, vagy mikromobilitási eszközöket használó a keskeny kerékpárútról bármely okból véletlenül lehajt, majd visszatér, elesik, különösen a gyerekek, idősek, illetve ősszel, a hiányt elfedő avar és a hiányos megvilágítás miatt veszélyes.

E. Indokolt a burkolati jelek újrafestése az átvezetésekben.

F. KME kéri, ha Miskolc teljes területén bárhol akadálymentesítés, szintbeli átvezetés épül, felújul, akkor az egységesen szegély nélküli, pontosan 0 cm szintbeli eltérésű legyen.

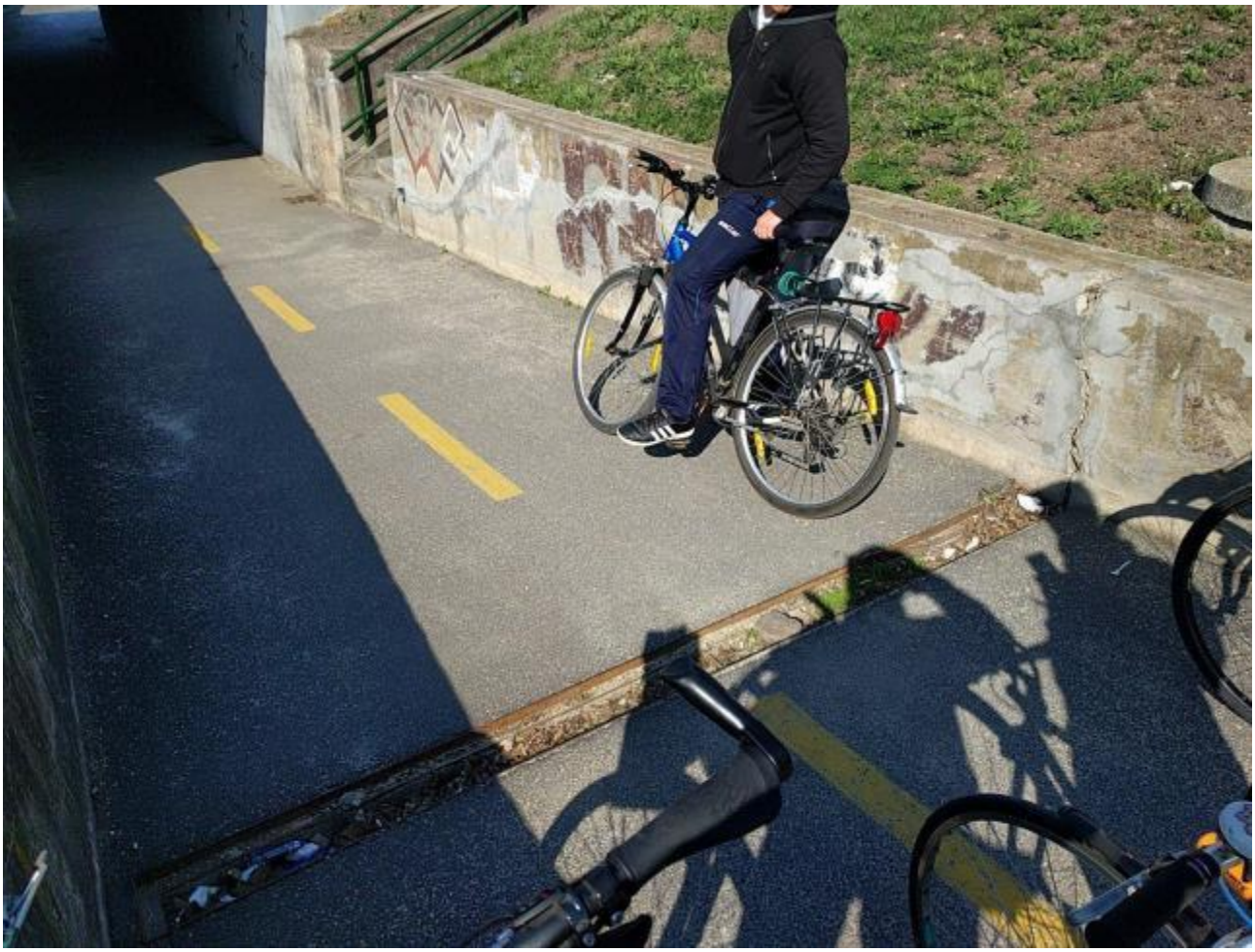
Az útvonal részletes emlékeztetője



1. Tiszai pu. kerékpáros megközelítése a kerékpárút kezdőszelvényétől nem megoldott. A kerékpáros sem projekthatárokig közlekedik.

2. Körforgalomtól az aluljáróig: mivel nincs közvilágítás, ezért jó lenne valamilyen lehetőség a kerékpárút szélének jelzésére. Sokkal fontosabb a széle, mint a közepén a felezővonal. Azt ne is fessék újra, ha korlátozott az anyagi lehetőség. Helyette a szélei fontosabbak. Eger-Felsőtárkány kerékpárúton több helyen alkalmazott fényvisszaverős festékről beszélgettünk, mint itt is kipróbálható lehetőségről.

3. Esővízelvezető pótlása, KME korábban többször kért táblát a beláthatatlan veszélyes ív, ill. lejtő miatt.



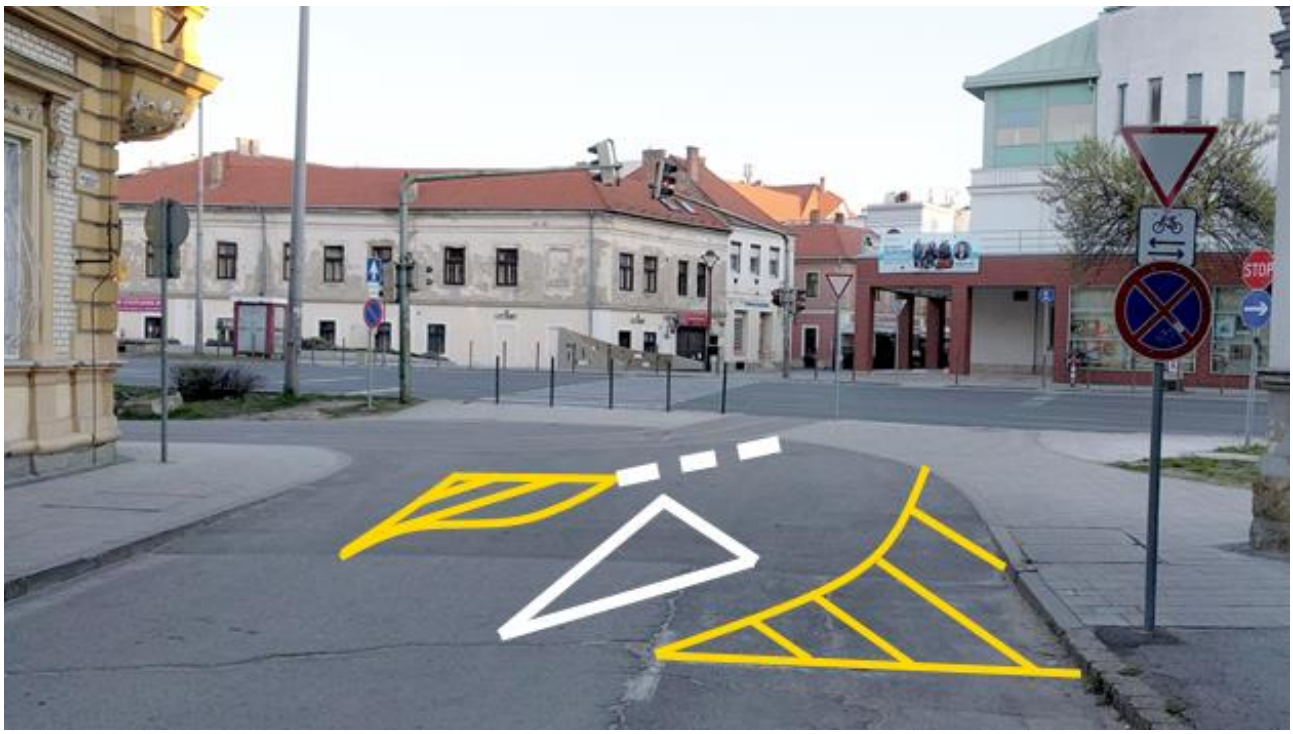
4. Corvin utca rövid szakaszán a parkolás megszüntetése:

5. Corvin jelzőlámpás csomópont forgalmi rendjének átalakítása:
KME több éve szeretné, hiszen töredékére csökkentené a konfliktusmezők számát. Kedvezményezettek, gyalogosok, kerékpárosok, mikromobilitási eszközöket használók, kanyarodó autók. Korábban benyújtott forgalomtechnikai javaslatával a rendőrség is egyetértett.

6. Kandia utcában a ráparkolás elleni védelem megoldása:

akár a parkoló gépjárművek jobb első kereke elé kirakott műanyag idommal.

7. Probléma: a Rákóczi utca tetejéről, általában nagy sebességgel lejövő autósok és a balról takarásból érkező kerékpárosok nem látják egymást. Egy helyi lakos szerint csak a szerencsének tudható be, hogy eddig nem volt baleset. A biztonság növelésére a konfliktusmező kihangsúlyozására és a gépjárműforgalom lassítására javasoljuk a forgalmi sáv mellékelt vázlat szerinti



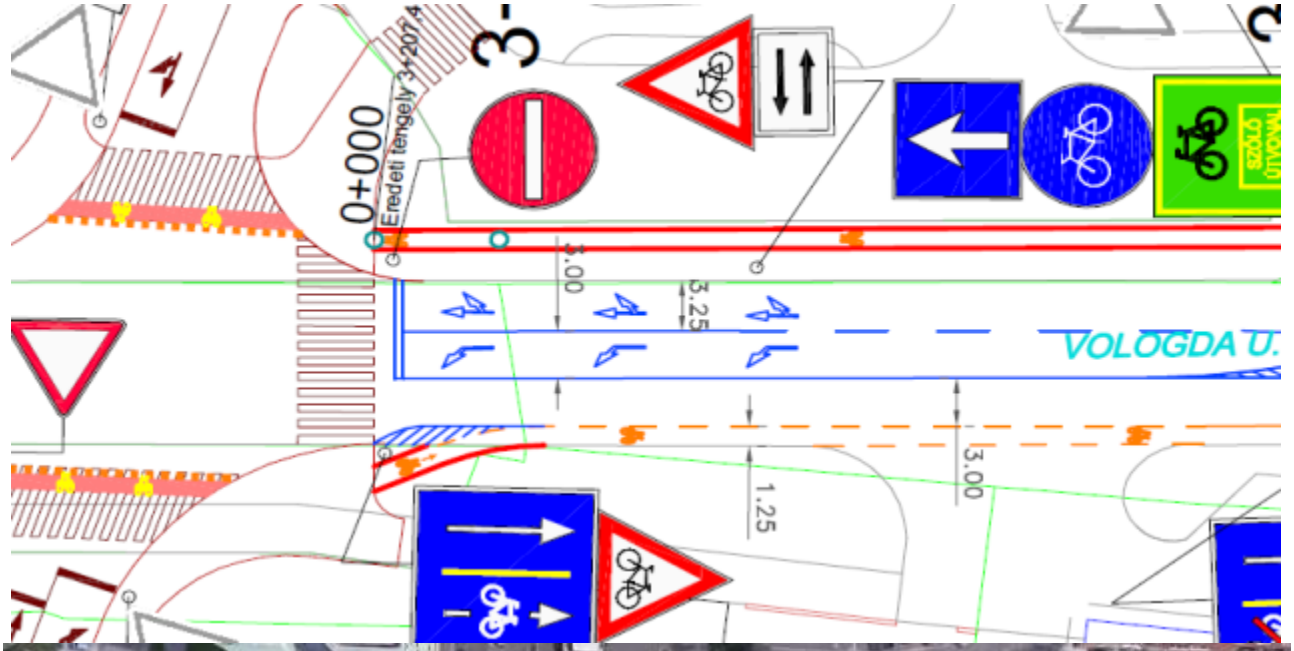
jobbra történő elhúzását, úgy hogy annak bal oldalát kerékpáros kapu határolja, amely a Rákóczi utcába a gépjárműforgalommal ellentétes irányba behaladó kerékpárforgalom biztonságát is növeli. Nagyon fontos a forgalom elől elzárt területek fizikai védelme pl. pollerekkel, vagy szintemeléssel.

8. Lévai István: az oldalváltások csökkentése érdekében az északi oldalon lévő járdát át lehetne alakítani elválasztás nélküli gyalog és kerékpárúttá, amellyel a KME egyetért.
Ahol az autók a járdát keresztezve fordulnak kis ívben jobbra (három helyen), ott lehet konfliktus. Javasoljuk az aszfalton torzított kerékpár járműjelkép alkalmazását.

9. KME 2011 óta rendszeresen visszatérően tett javaslatokat a Papszer kétirányú kerékpárforgalom számára történő megnyitására. A hálózati szempontból fontos, műszakilag reális javaslat azonban mindeddig nem valósult meg.

10. Virágos ládákkal, vagy más fizikai akadályt jelentő eszközzel a parkolás megakadályozása kb. 15 méteren a Szent István tér előtt.

11. KME az ÉMÁSZ előtt a kerékpárosokat védő oszlop beljebb helyezését kéri. Most pontosan a szegéllyel van egy vonalban. Ez nem elég, nem véd, optikailag is kevés. A közlekedő kerékpár kerekének meghosszabbított vonalára kellene az oszlop tengelye, akkor a 600-as tábla oszloptól kinyúló része 30 cm lenne, ami épp a minimális védelmet adná. A nagyon erős gépjárműforgalmú úttestre vezetés egy különálló, biztonságosnak tűnő kp útról történik. Sokan nem mernek tovább menni, nem véletlenül. A bejárás idején egy rutintalan kerékpáros a rendőrség oldalán vezetett egyirányú kp úton tekert velünk szembe. A KME a biztonság növelése érdekében az egyszerű helyett kb. 90 méter védett kerékpársáv kialakítását javasolja, legalább a kerékpársáv vonalának megkettőzésével, de még inkább keskeny forgalom elől elzárt terület (sáv) felfestésével. A szükséges szélesség a kifelé irányú gépjármű forgalmi sávok szélességének újraelosztásával, főként a kanyarodósáv beszűkítésével biztosítható. A kerékpársáv szélesítését itt a KME nem kéri, viszont a biztonsági sáv kialakítását nagyon fontosnak tartja.


0+000
Eredeti tengely 3+207,4
3.00
3.25
VOLOGDA U.
1.25
3.00

KME kéri továbbá ezen a kis szakaszon a *C-033* 60-as sebességkorlátozó tábla 40-esre cserélését, illetve az ÉMÁSZ-tól szintén egy *C-033* 40-es táblát. A sebességkorlátozás az ÉMÁSZ parkolóból jelenleg nagyon nehéz kikanyarodást is megkönnyítené a gépjárművezetők számára.

12. Penny (Vologda) elágazás. Végleges megoldás a kerékpárút megemelése lenne, alatta vízáteresszel. A terület önkormányzati képviselője nem ad rá pénzt. Itt különösen fontos az átvezetés téglavörös felületének felújítása, benne a keresztező irányok felől kerékpár járműjelkép elhelyezése. Az átvezetés összes burkolati jelének tartós anyagból, az aszfalt szintjétől kiemelkedő megvalósítása indokolt.
Kerékpározók részére jelzés az aszfalton, hogy veszélyes elágazás! Oldalanként 2-2 felfestéssel.

13. Távhő vezetéket takaró fedél nincs szintben. Lévai István: le lehet betonozni.

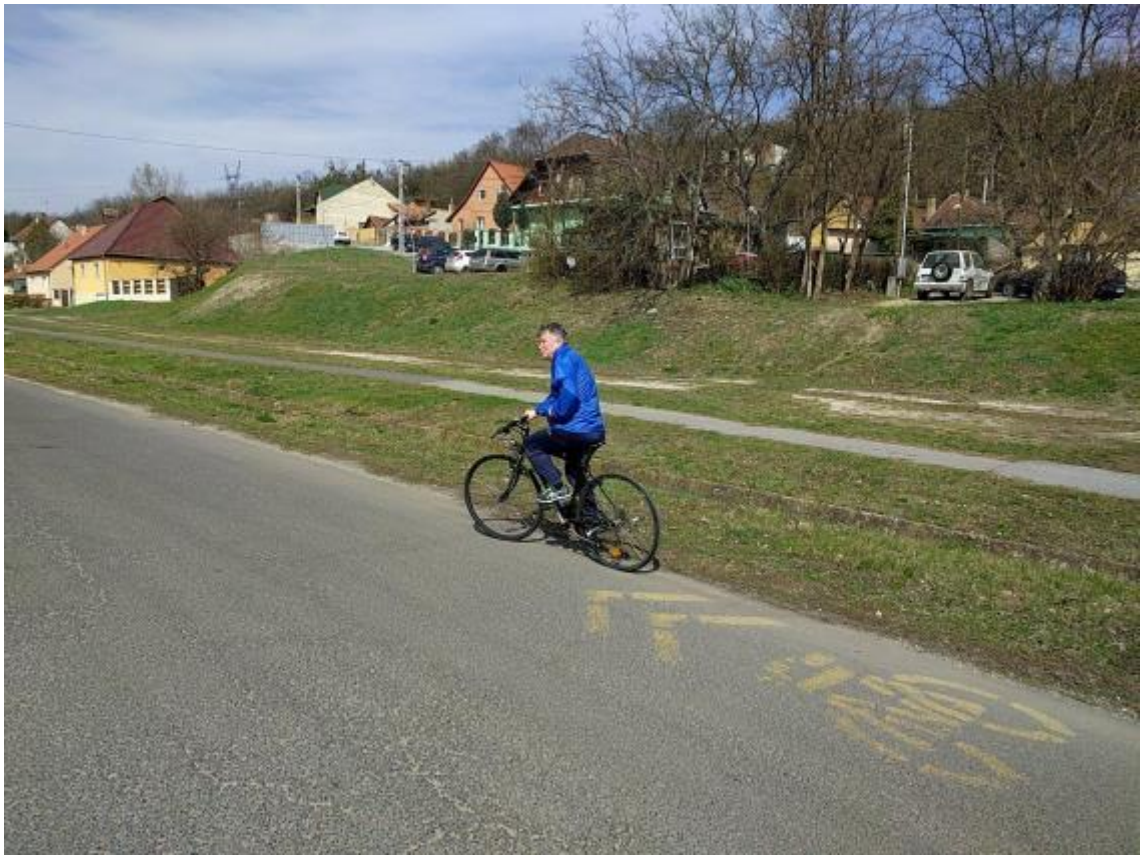
14. Győri kapu 12. szám mellett található menetdinamikai küszöb köves parkoló felőli részéhez kérnénk egy kikerülést gátló fényvisszaverő oszlopot.

15. *A sebességhatár 60 km/h-ra emelését a Vologda és Andor utca csomópontjától indokolatlannak érezzük, különösen úgy, hogy a következő csomóponttól ismét 50 km/h az engedélyezett sebesség.*

16. ÉTM/Kőporos csomópont: kerékpáros átvezetés: a hurok érintése nélkül, középsziget alkalmazásával. Lévai István: a Kiss Ernő u. felújítása után a Thököly következik, amibe ezt bele lehet rakni.

17. Oszlopokra fényvisszaverő elhelyezése.

18. Kőporos 30-as sebességkorlátozás pótlása (elágazás után is szükséges tábla mindkét irányból). Nyitott kerékpársáv kipróbálása ideiglenes forgalmi rendben. Útpálya felosztása: 2x1,5 m nyitott kerékpársáv, maradék: úttesttörzs, gépjármű forgalmi sáv. A jelentős gyorshajtás miatt javasolt a szakaszon legalább egy darab kerékpározásbarát menetdinamikai küszöb telepítése (javaslatunk a kőporosi elágazáshoz minél közelebbi helyszín).:



19. Kőporos (Andor) József utca felőli részénél a gyorshajtók az úttestet elhagyva az ívet levágják. KME folytonos vonal (záróvonal funkció) + kétoldalas - lehetőleg rugalmas - oszlop kihelyezését kéri fixen rögzítve.

20. KME záróvonal + 3 db fixen rögzített kétoldalas fényvisszaverővel ellátott, lehetőleg rugalmas oszlop kihelyezését kéri.

21. Talajhiány pótlása

22. Festés lekopása után, az új festés 2,75 m széles (gépjármű)sáv legyen. Indok a 30 km/h, rendszeres ráparkolás, tömeges gyalogos közlekedés miatt, illetve mert nincs járda.

23. Liszt Ferenc – Károly utca felöli részén a táblázás ellentmondó (LPÖ jogszabály erejénél fogva csak 20-as lehet).

***24**. A villamospályától északra fekvő kis utcákat (Maros utcától a József utcáig) egységesen 30 km/h sebességhatárt kérünk, amit jól támogatna az egységes jobbkéz-szabály, így várhatóan kevesebb baleset lenne.*
A baleset 2019.04.18-án du. történt. Többször voltam szemtanúja, hogy tévesen ítélték meg az elsőbbséget az amúgy is nehezen belátható utcákban, amik mellé relatív óriási sebesség társult. Bár csak minden ezredikből van baleset ez az volt.

25. *A Görögszőlő és Avar utcák csomópontjában a belváros irányba gépjárművel nem szabad behajtani. Ezt napi szinten figyelmen kívül hagyják a gépjárművezetők. Kérnénk szépen a tábla megismétlését bal oldalon is.*

26. *Szintén ez a szituáció a Görögszőlő és Torontáli utcák csomópontjában a belváros irányba gépjárművel nem szabad behajtani. Kérnénk szépen a tábla megismétlését bal oldalon is.*

27. *Hiányzik egy-egy db 30-as sebességkorlátozó tábla a Görögszőlő-Daru és Görögszőlő-Nemzetőr utcák csomópontjában a belváros irányba.*

28. *Szarkahegy u. 18. szám előtt található lecsavarozható kivitelű menetdinamikai küszöb szinte teljesen el lett hordva. 2017. decemberében halálos kimenetelű gyalogosgázolás történt. Kérnénk szépen betonból, hengerpalást kialakítású 1600mm szélességű menetdinamikai küszöböt, az úttest szélétől 20-20 cm re kikerülést gátló fényvisszaverős oszloppal.*

29. *Szarkahegy u. 72-76. szám előtt található táblák módosítását kérnénk. A 20-as sebességkorlátozó tábla Pereces irányból történő forgalom felé helyezését kérnénk.*

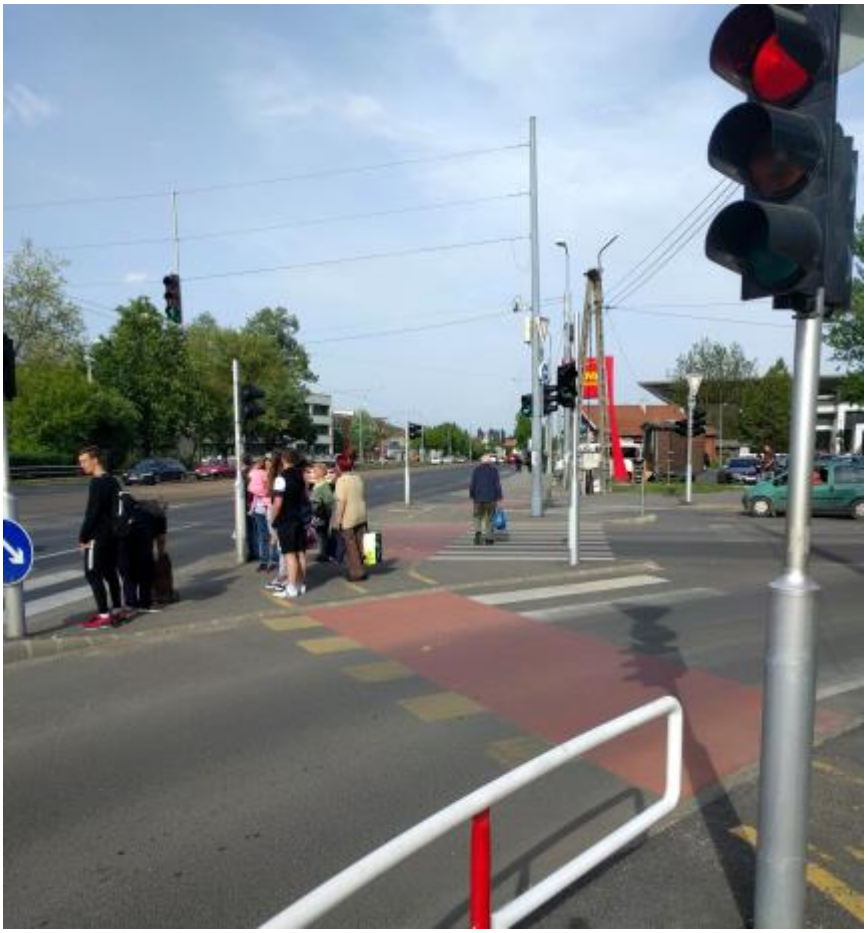
30. Szerdahelyi Kálmán utca és Andrássy u. sarkon a gyalogosnak és kerékpárosnak aránytalanul sok időt kell várni az átkelésre.

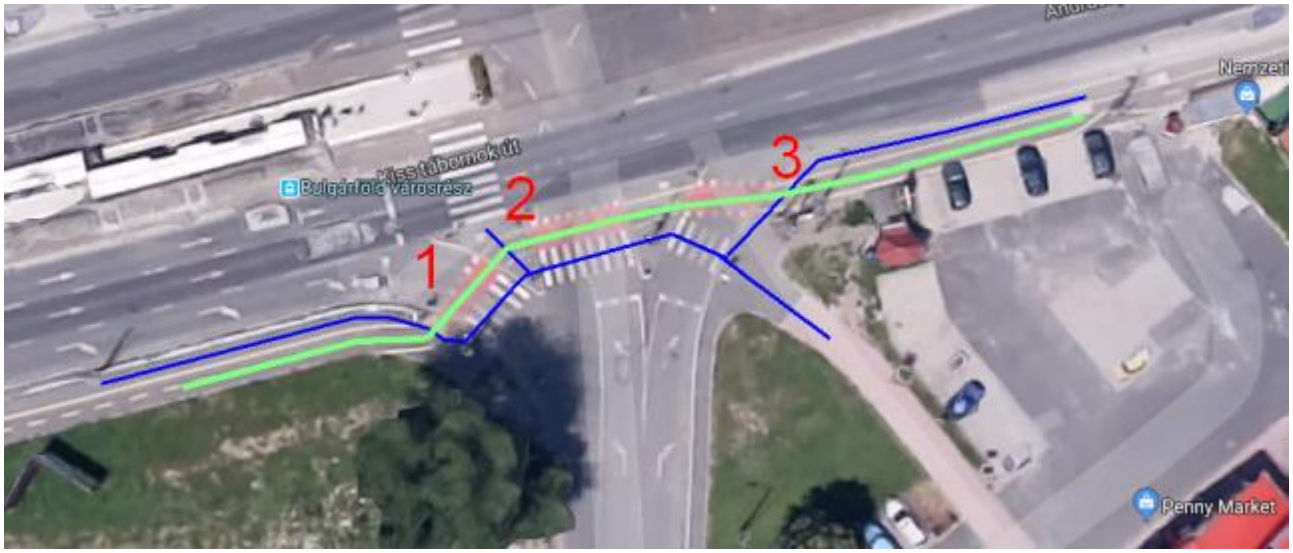
31. CBA Primánál (most már Reál-Alfi, Újgyőri piac villamosmegálló) kerékpáros nyom felújítása, ide kimondottan tartós festékkel szükséges. A jelenlegi vonalvezetést a kerékpárosok zöme nem használja, mert balesetveszélyesnek gondolja.

32. A kerékpárutat KME javasolja ki irányban az északi oldalon irányhelyesen továbbvezetni kb. a Testvériség utcáig, ahonnan átvezethető a déli oldalra. A CBA Prima előtti teljesen káoszos helyzet megoldása érdekében.

33. A DVTK stadionig tartó szakaszon az átvezetések egy része nagyon kellemetlen ütést ad a kerékpár tengelyére pl. az Ötödik utca, a DVTK átépítése után a Kilencedik utca lett rosszabb.

34. Penny (DVTK) átvezetések hiába lettek javítva, ha a végeredmény különösen rossz maradt. Ráadásul konfliktusos is! Gyakorlatban aki tudja kikerüli. KME javasolja a szegélysüllyesztések javítását.




1
2
3
Penny Market

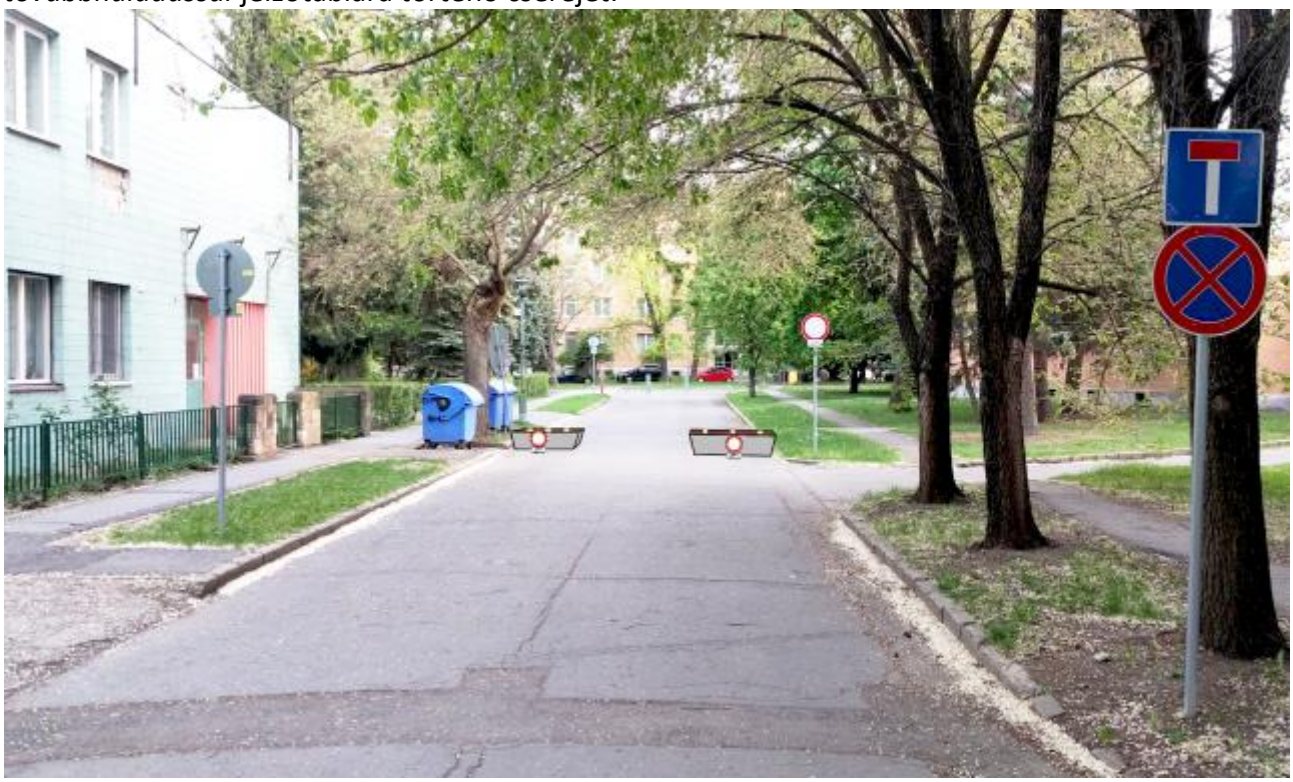
35. *Pennynél (DVTK) a táblázás hiányos. 20 km/h zóna határai tisztázatlanok. Az új DVTK szervizúton a 30 km/h csak egyik irányból van jelezve.*

Ezt az újonnan épített (térképen fehér) szervizutat egyre többen surranóútként használják a két jelzőlámpás csomópont kikerülésére. (Sorompó nincs a DVTK oldalán.)

36. Sínszálak közötti rés feltöltése (Mónus Illés utca).

37. Mónus Illés utcáról ráhajtást gátló oszlop kihelyezése, illetve a meglévő 40 km/h-s sebességkorlátozó tábla cseréje 20-asra.

38. Könyves Kálmán Általános Iskola: a *Mindkét irányból behajtani tilos* tábla beljebb helyezése miatt az autók újra bejönnek és a járdára felhajtva forgolódnak, tolatgatnak.
Javaslat: 2 db virágosláda lehelyezése, közte kb. 2,75-3 méter szabad terület, hogy ki legyen hangsúlyozva a csillapított terület. KME kéri G-301 *Zsákutca* jelzőtábla G-302 *Zsákutca kerékpáros továbbhaladással* jelzőtáblára történő cseréjét.



39. Könyves Kálmán utca 29. előtti menetdinamika küszöb egyik oszlopa ferdén áll. Faékkel nem lehet egyenesbe hozni. A másik 3 gumitalpnak van szűkítő hüvelye.

40. Nagy Lajos Király út – Köztársaság – Könyves – DVTK előtti mellékutcák alkotta tengelyen egységesen 30 km/h sebességkorlátozás kitáblázását javasolja a KME. Különösen fontos ez a Diósgyőri Református Iskola környezetében. A Könyves Kálmán utcán a 30-as zóna táblákat nem látják, más vizuális elem (burkolati jel) pedig nem segíti ennek felismerését, ezért sem tartják be a sebességhatárokat. Rendőrségi sebességellenőrzések alkalmával (amikor szinte minden gépjárművezető észreveszi a mérést) látszik, hogy az autósoknak a 95%-a nem tudja, mennyivel lehetne menni.

41. A Köztársaság út és a Nagy Lajos király utca *csomópontjában* többször balesetközeli esetek voltak. A felfestés kimondottan félrevezető, mert azt mutatja a Köztársaság felé van a fő irány. Célszerű lenne a Köztársaság utcára csak a célforgalmat beengedni.

***42**. Hiányzó, a kétirányú kerékpározhatóságra utaló kiegészítő tábla pótlása a Tokaji Ferenc utca elején.* https://goo.gl/maps/r7cCWsZxhht

43. *A Szemere utca elején a gyógyszertárnál az E-005* ***Autóbusz- és kerékpárforgalmi sáv kezdete*** *jelzőtáblát egy oszloppal hátrébb helyezni javasolja és a felfestések pótlását kéri a KME. A képen is látható B-003-as* ***Főútvonal*** *táblának a múlt század nyolcvanas éveiben lehetett utoljára főútvonali funkciója ezért javasoljuk átminősítését.*

44. *Corvin körforgalom kerékpáros nyomainak felújítása az eddiginek megfelelően, szigorúan középre pozícionálva.*

45. *KME a Generali és a Belga söröző közötti szakaszon a kerékpáros nyom felújítását a kifelé tartó külső sávban soron kívül kéri, különös tekintettel arra, hogy a szakaszon 2019. április 7-én 12:50 körüli időben személyi sérüléssel járó kerékpárost érintő baleset történt.*

46. *Mivel a Szinva menti kerékpárút (és annak belvárosi forgalomtechnikai szakasza) nem valósult meg, KME a közlekedés biztonságának javítása érdekében kéri:*

- *a Győri kapuban a villamos járdaszigetek melletti szűkületi szakaszok elején és túlsó harmadában 1-1 db lehetőleg thermoplasztik kerékpáros nyom burkolati jel felfestését a külső szegélytől 30 cm-re, valamint szigetenként 1 db egyedi tervezésű figyelemfelhívó tábla kihelyezését. Az érintett villamosmegállóhelyek és oldalak:*
  1. *Selyemrét északi oldal*
  2-3. *Soltész N.K mindkettő*
  4. *Malomszög észak*
  5. *Szent Anna tér észak*
  6-7. *Thököly mindkettő*
  8-9. *Balázs Győző tér mindkettő*
  10-11. *Gyula utca mindkettő*
  12-13. *Károly utca mindkettő oldal*
- *A Hunyadi utca felől érkező kerékpárforgalom biztonságosabbá tétele, az egyenesen továbbhaladók jobbhorog típusú elütések elleni védelme (2018-ban volt statisztikában nem szereplő kerékpáros-autós baleset) a Malomszög utcai jelzőlámpás csomópont járműosztályozójának korrekciójával, ahogy azt a Szinva menti kerékpárút tervezésekor kérte a KME.*