



KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Vámos Csaba úr, műszaki menedzser/műszaki ellenőr
Miskolc Holding Zrt.
MISKOLC

Miskolc, 2019. február 3.

Tárgy: ún. Bosch–Katalin TOP projekt 2019. évi építésre vonatkozó kiviteli dokumentációja

Tisztelt Vámos Csaba Úr!

A Kerékpáros Miskolc Egyesület nevében köszönöm, hogy a tárgyi dokumentumokat – amelyekről azonban nem mondható el, hogy előnyükre változtak volna – véleményezésre megküldte nekünk.

Ahogy korábban többször kifejtettük, a nyomvonal és a tervezett beavatkozások koncepcionálisan elhibáztak (ez volt a véleménye az NFM tervszűri szakembereinek és a Magyar Kerékpárosklubnak is), ezért a város lakóinak érdekét a tárgyi dokumentáció helyett a teljes újratervezés szolgálná. E véleményünket továbbra is fenntartva, a végül megvalósuló létesítményre vonatkozóan a levelemhez mellékeltem észrevételeket, javaslatokat tesszük.

Az sajnós egyértelműen látszik, hogy az elhibázott nyomvonal és a helytelen elemválasztás miatt jó tervet készíteni nem lehet, a létesítmény tragikusan torz fejlődést eredményez, melynek következményeit nem csupán a kerékpárral, hanem a gyalogosan közlekedők is kénytelenek lesznek elszenvedni.

A dokumentációt részletesen már nem értékeljük, csak olyan javaslatokat adunk, melyek a rossz létesítmény gyakorlati használhatóságát javítják, biztonságát növelik vagy kényelmetlenségét – amennyire lehet – csökkentik.

Bízom javaslataink szíves figyelembe vételében, a felvetéseinkkel kapcsolatban készséggel állunk rendelkezésre, a módosított rajzokat szívesen átnézzük.

Üdvözlettel

Kunhalmi Zoltán
elnök





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Nyomvonal

A tervezett nyomvonal, hálózati elemek és forgalomtechnika

- egyrészt nem ad semmilyen megoldást a Szentpéteri kapu (26 jelű út) Petőfi tér és a Huba utcai jelzőlámpás csomópont közötti szakaszára vonatkozóan,
- másrészt a Huba utcai csomópont és a Repülőtéri úti csomópont közötti szakaszon a kerékpárközlekedés versenyképességét, eljutási idejét lényegesen rontja.

Ezért mindenképp előtt kérjük a Petőfi tér és a Repülőtéri út közötti szakaszon a 26 jelű úton (Szentpéteri kapu) szabályos kerékpáros nyomok felfestését. Megjegyezzük, hogy erről már több éve is szó volt, amikor még az irányhelyes megoldásról volt vita, azzal, hogy ha mégis marad a nem irányhelyes, járdán vezetett kialakítás, akkor ez az igény jogos – a 2017-es döntésmegalapozó műleírás is tartalmazza.

Szintén már korábban fölvetett javaslatunk volt a kerékpáros előnyítés megoldása a Levente vezér utcai jelzőlámpás csomópont dél felől érkező ágán, melynek előnye – korábbi javaslatunkat részletesen nem ismételve – kettős: egyrészt a keletre, a lakótelep felé kanyarodók számára, másrészt az egyenesen továbbhaladók számára is hasznos.

Mivel a dokumentáció nem tartalmazza, itt térünk ki a Petőfi térre: a Petőfi tér – és a Bulcsú utcával való kapcsolata – nagyon fontos része a nyomvonalnak, és erre korábban készült jó terv (Zöld Fény Kft., Fácska Károly), nagyon lényegesnek tartjuk ennek megvalósítását a tavalyi nem engedélyköteles dokumentációban szereplő, mérnöki teljesítményként értelmezhetetlen valami helyett.

A Petőfi téri tervhez egyetlen kiegészítő javaslatunk van: a 26 jelű útról a Petőfi térre vezető ágon a gyalogátkelőnél javasoljuk középsziget építését, mely a gyalogosokat és a kerékpárral közlekedőket egyaránt védi. Könnyen megvalósítható a Petőfi térről észak felé vezető irány belső sávjának fölhasználásával (és néhány parkolóhely föladásával).

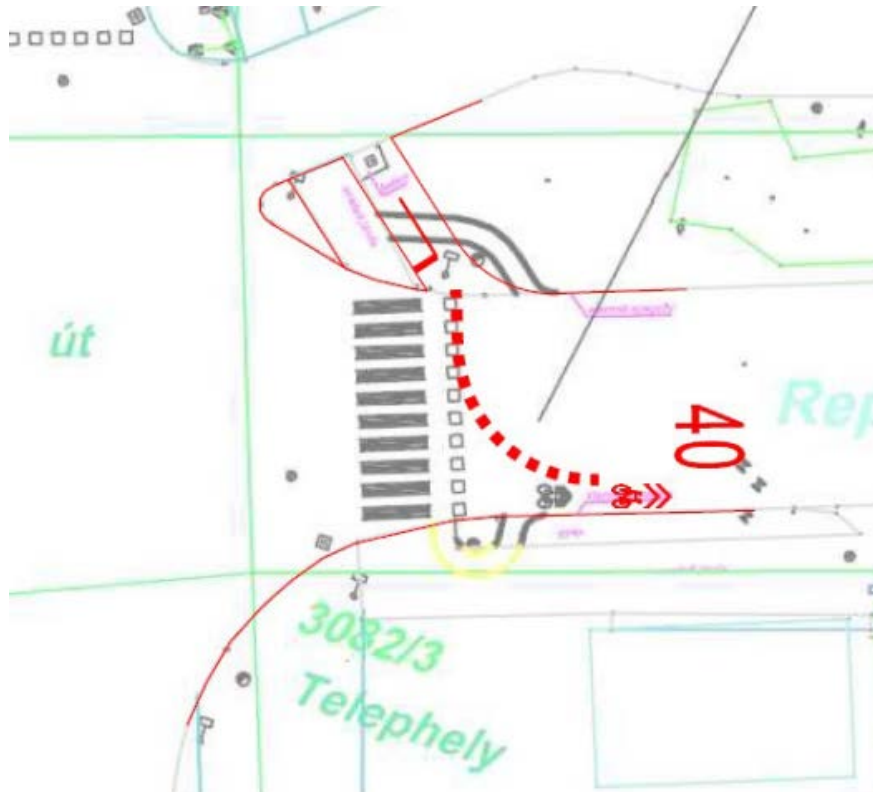
Geometria és mintakeresztelvények

Megdöbbenéssel tapasztaltuk, hogy az általunk korábbról ismert dokumentációkhoz képest az elválasztott gyalog- és kerékpárutakon a tárgyban dokumentumok alapján csak burkolati jellel (kerékpáros osztóvonal) lesz elhatárolva a gyalogos és a kerékpáros felület, nem pedig szintben, K-szegéllyel. Ez ma már igénytelen, és alkalmatlan a biztonságos és konfliktusmentes közlekedésre. Az akadálymentességi követelményeknek sem felel meg (különösen egy kórház környezetében, ahol számolni kell vak gyalogosok közlekedésével). Tovább súlyosbítja ezt, hogy lakott területen mindenütt a minimális szélességi értékek szerepelnek, mintha nem is a város egyik legforgalmasabb útvonalán, hanem egy néptelen tanyán lennének. Ez a megyeszékhely legnagyobb munkaadóihoz vezető útvonalon nyilván nem elégséges, mind gyalogos, mind kerékpáros kapacitása kevés.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET



4. A Blaskovics utca és a kórház főbejárata előtti teresedés között a kórház oldalán vezetett gyalog- és kerékpárútra nincs szükség, mivel nem tár föl új úti célt, a kórház a Blaskovics utca és a kórház belső útvonalai segítségével elérhető. (Ettől függetlenül az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút végét nem kell jelezni, az elemváltást az új elemet [elválasztott gykp.] jelző tábla mutatja.) Az azonban érthetetlen, hogy az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút és a másik oldali gyalog- és kerékpárút között a kórház főbejárata előtt lévő gyalogátkelő mellett miért nincs kerékpáros átvezetés. Ezen a szakaszon a járda elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárúttá történő átminősítése nem függvénye építésnek. A járda átépítésére szánt összeget hasznosabb lenne átcsoportosítani a projektben az elválasztott gyalog- és kerékpárutak használhatóságának javítása érdekében. Ezeknél eleve rengeteg konfliktust fog generálni, hogy minimálszélességgel létesülnek. Azonban az elválasztás módja (önmagában alkalmazott hosszirányú burkolati jel) a XXI. században már komolytalan, szintbeli (nem hullámos K-szegélyes) elválasztásra van szükség. Ha erre nem áll rendelkezésre elegendő fedezet (ami meglepő lenne, tekintve, hogy a döntéselőkészítő anyag mintakeresztszelvényeiben még ilyen rajzok szerepelnek), akkor legalább olyan hosszban kérjük ezt a kialakítást, amennyire a fedezet megteremthető.
5. A nyugati oldalon a megyei kórház buszmegállónál lévő szakaszra kihelyezett 10 km/h-s sebességkorlátozó táblák látványosan szemléltetik a tervezés csődjét, a hatalmas egybefüggő konfliktusmezőt. A problémát a táblák nem fogják megoldani, az alkalmazott hálózati elemmel nem is lehet. Ez a rész nem csupán a kerékpárral közlekedők életét fogja megkeseríteni, hanem a gyalogosok, az ott lakók, betegek számára is elviselhetetlen lesz: a kórház óriási forgalma, a gyalogos tömegek csúcsidőben semmiképpen nem fognak elférni az esőbeálló áthelyezése miatt brutálisan beszűkülő felületen.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

6. Javasoljuk a 0+625 sz. szelvénynél a kerékpáros átvezetés járdaszintre emelését.

Helyszínrajz 2./Forgalomtechnikai helyszínrajz 2.

1. Előzetesen jelezzük, hogy a Via Futura terv szerinti elképesztően nagy ívsugarú súlyosan veszélyezteteti mind a gyalogosan, mind a kerékpárral közlekedők biztonságát, mert veszélyesen nagy sebességgel történő kanyarodásra ösztönöz.
2. 0+995 szelvénynél a kerékpáros átvezetés hiányzik, pótlása szükséges, emellett javasoljuk az átvezetést járdaszintre emelni.

Helyszínrajz 3./Forgalomtechnikai helyszínrajz 3.

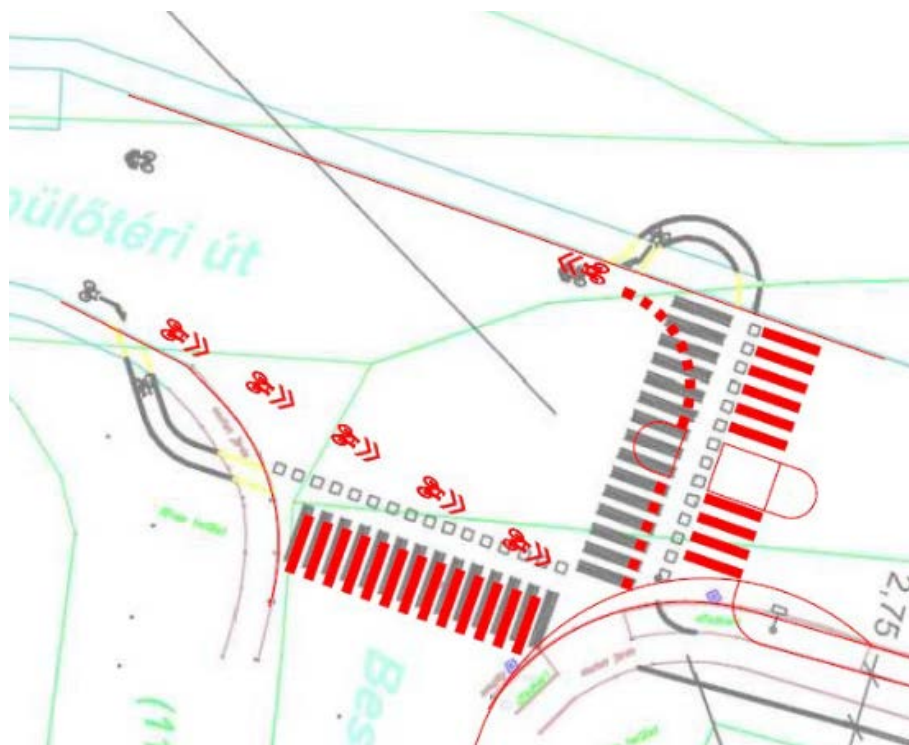
1. A szociális otthon és a Bosch/temető jelzőlámpás csomópont közötti szakasz hiányzik a dokumentumok közül, vélhetően azért, mert itt építésre nem kerül sor. A nem engedélyköteles Helyszínrajz08 alapján azonban hiányzik az átvezetés a STOP-SHOP-hoz annak gyalogosátkelőjénél.
2. Hiányzik a Repülőtéri út és a Szentpéteri kapu jelzőlámpás csomópontjára vonatkozó rész. A tavalyi anyagban (Helyszínrajz08) volt jelképes utalás a csomópontra vonatkozóan, de nem volt megtervezve. Bár egyik csomópontnál sem fedezhető föl tervezői elgondolás (a különböző módok csomópontba érkező forgalmi áramlatainak elemzése, konfliktusforrások föltárása és kiküszöbölése, vagy kiemelése – ami a forgalomtechnikai tervezés lényege lenne), ez ebben a csomópontban különösen fájó, a csomópont bonyolultsága és konfliktusossága miatt.
Elengedhetetlenül fontosnak tartjuk:
 - a) az útvonal folyamatosságának biztosítását (=átvezetés szükséges a nyugati oldalon a gyalog- és kerékpárútnak átnevezett járdák között,
 - b) gondoskodni szükséges a gyalogosok és a kerékpárok számára elegendő felállóhely biztosításáról,
 - c) a Repülőtéri útra ráfordító kissugarú csökevény helyett a jelen észrevételeinkben az 1. helyszínrajzhoz írott 3. pontban bemutatott megoldás alkalmazását kérjük,
 - d) további kérésünk a Repülőtéri út és az áruházak közötti úthálózat közvetlen, átvezetések érintése nélküli kapcsolatának biztosítása kerékpáros nyommal, valamint a Repülőtéri út kerékpáros nyomos szakaszán 40 km/h sebességkorlátozás bevezetése.
3. A Bosch/temető csomópontot (Forgalomtechnikai helyszínrajz 3. 0+000 szelvényénél) szükségesnek tartjuk megtervezni. A rajzon látható forgalomtechnikai jelzések alapján a közlekedők számára nem lesz egyértelmű az elvárt közlekedési magatartás, a rajzon semmiféle logikát felfedezni nem lehet. A kerékpárutat nem lehet a semmiben végződtetni, ahogy az a rajzon van. A Bosch szervizút felől érkező kerékpárforgalom nincs felvezetve a kerékpárútra/átvezetésre. Az átvezetésnél a háromszögszigeten nincs felállási lehetőség kerékpárral. A Bosch felőli jobbra kanyarodó ág elsőbbségi viszonyai nincsenek tisztázva. Összességében
4. A 0+675 – 0+700 szelvények között alkalmazott megoldás súlyosan szabálytalan, egyirányú kerékpárút még felmentéssel sem lehet 1,00 m-nél keskenyebb, ezt az e-UT 03.04.11:2010 ÚME 8.4 táblázata sem kerékpárút, sem kerékpársáv esetén nem engedi! (Megjegyezzük, hogy a rövid szakaszok egyirányú jellegének forgalomtechnikai jelzése is hiányzik.)
5. A kerékpárutat nem lehet a semmiben végződtetni, ahogy az a 0+825 sz. szelvényben látszik. Javasoljuk az átvezetés megtervezését, ha ez nem megy, a 26 jelű útra a ráfordítás elhagyását.



6. Nem tudjuk szó nélkül hagyni, hogy elfogadhatatlan az ezen a szakaszon tervezett brutális fapusztítás: mi idejében fölhívtuk a figyelmet arra, hogy minden szempontból (pl. a szirmabesenyői kapcsolat miatt is) előnyösebb lenne megegyezni a Bosch vezetésével, és a kerékpárutat a 26 jelű út keleti oldalán vezetni.

Helyszínrajz 4./Forgalomtechnikai helyszínrajz 4.

1. A Repülőtéri út és a Besenyői út csomópontjának elképzelt kialakítása értelmetlen és súlyosan balesetveszélyes. Támogatjuk a Magyar Kerékpárosklub alábbi rajzról leolvasható javaslatát, amely a csomópont meglévő tervezési hiányosságait is korrigálja. Előnyei közül kiemeljük a közép-sziget nyújtotta plusz biztonságot, de ha szigetre esetleg nincs pénz, még sziget nélkül is sokkal jobb, mint a dokumentációban szereplő daráló.



2. A 306 jelű út és a Várközi Lajos utca jelzőlámpás csomópontjának rajzon látható elsőbbség-szabályozása zavaros és szabálytalan. Az út melletti kerékpárút/gyalog- és kerékpárút elsőbbség-szabályozása legyen azonos az anyautéval. A hibás/fölösleges vége táblák miatt az átvezetésekben nincs biztosítva a kerékpárforgalmi létesítmény folyamatossága, ez a vége táblák eltávolításával egyszerűen orvosolható (az elemváltást egyébként is elegendő az új elem jelzőtáblájával jelezni, az előző elem végét jelző tábla fölösleges).
Ugyanennek a csomópontnak a hiányossága, hogy nem kezeli a Várközi Lajos utcából érkező kerékpárforgalmat, pedig a továbbhaladás lehetőségét mind Szirmabesenyő/ipari park, mind a Tesco/Bosch irányába meg kell oldani.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Helyszínrajz 5./Forgalomtechnikai helyszínrajz 5.

1. A közvilágítás nélküli, külterületi kerékpárúton a felezővonal alkalmazása nem indokolt, viszont a kerékpárút két szélét folytonos sárga vonallal fontos jelezni.

Szűkületek, akadályok kezelése

Törekvés sem látszik a pályában lévő akadályok kiváltására, ez önmagában károsan befolyásolja a létesítmény biztonságát és komfortját, de mindenütt hiányzik a szűkületek, akadályok ÚME-ban előírt jelzése, ennek pótlása alapvető elvárás.

Szegély részletrajzok

Az útszegély süllyesztés ábráján max. 2,00 cm-es, pontosan meg nem határozott érték szerepel. A döccenőmentes közlekedés érdekében kérjük a teljes nyomvonalon, egységesen 0,00 cm alkalmazását, azaz a szintbe hozást. Ennél is előnyösebb lenne a szegélymentes aszfaltkapcsolat alkalmazása.

A Kerékpáros Miskolc Egyesület korábbi anyagai

- [A KME javaslatai a KHT tervzsűrin elhangzottak alapján \(2016. október\)](#)
- [A Bosch-gyárak vezetői részére bemutatott prezentáció \(DE, 2017. február\)](#)
- [A Bosch-gyárak vezetői részére bemutatott prezentáció \(HU, 2017. február\)](#)
- [Prezentáció a 2017. februári tervzsűrire](#)
- [A KME észrevételei a 2017. februári tervzsűrire benyújtott tervdokumentációhoz](#)
- [A KME előzetes állásfoglalása a 2017. májusi tervzsűrihez](#)
- [A KME módosító javaslatai a 2018-as kivitelezéshez \(nem építésiengedély-köteles szakaszok\)](#)

