

**Címzett:** Bartha Miklós, Tervező, Bartherv Bt

**Tárgy:** TOP-6.4.1-16-NY1-2017-00001 számú projekt, Nyíregyháza

Tisztelt Bartha Miklós Úr!

A Magyar Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportja a tervekkel kapcsolatban az alábbi észrevételeket, javaslatokat teszi:

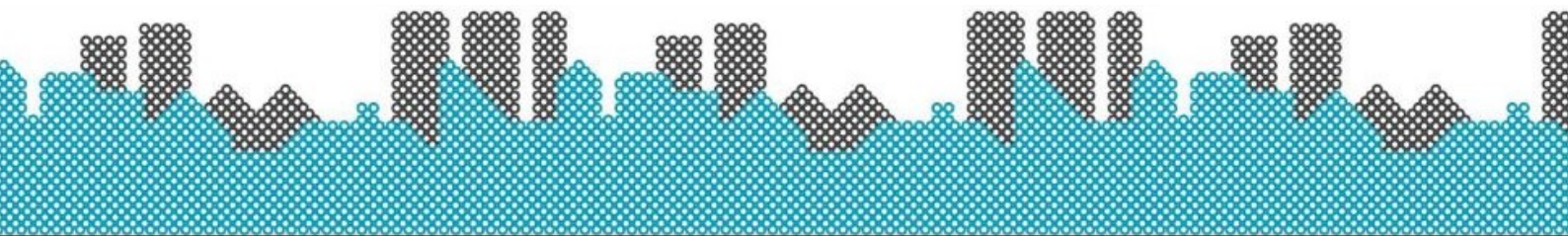
Általános:

A terveken a forgalmi sávba festett kerékpáros nyomok mellé kerékpárutat jelző táblák kerültek. Pozicionálásuk alapján az úttestre vonatkoznak, tehát a közutat a táblázás szerint személygépjárművel nem lehet használni. Olyan félreértésre is lehetőséget ad a táblázás, hogy a járdán került kijelölésre a kerékpárút. Feltételezzük, hogy azért került a tervre a kerékpárút tábla, hogy a gépjárművezetők figyelmét felhívják a kerékpározók jelenlétére, de véleményünk szerint ehhez a kerékpáros nyomok elegendőek.

A kerékpárral behajtani tilos táblák használatát nem javasoljuk. Példaként az Arany János utca állomás téri végénél található kereszteződésben lévő táblázás helyett a közúton való továbbhaladást lett volna szükséges biztosítani a csatlakozó irányokba. Jelen táblázás szerint a kerékpárút a járdán véget ér, és a gyalogátkelőhely környezetében kénytelen a kerékpározó valahogyan (szabálytalanul) visszacsatlakozni a forgalomba, ahelyett, hogy eleve az úttesten maradt volna. Általánosságban javasoljuk, hogy a tervezett létesítmények ne tiltó táblával, hanem a közúton való továbbhaladás lehetőségével, segítségével érjenek véget, hiszen ott szabályos kerékpárral közlekedni, nem a járdán.

Kerékpáros nyomokat ne pozicionálják közvetlenül a parkolósáv széle mellé. Érdemes 80 cm helyet hagyni a parkolósáv és a kerékpáros nyom széle között, hogy az ajtónyitás veszélyének ne legyenek kitéve a kerékpározók, és a gépjárművezetők is lássák, hogy indokoltan nem húzódnak rá a parkoló gépjárművekre.

A kerékpáros nyomok önmagukban nem tesznek sokat a kerékpárosbarát környezetért. Fizikai forgalomcsillapítással, ellenirányú utcák kétirányú kerékpárforgalomra való megnyitásával kombinálva van hasznuk. Javasoljuk megvizsgálni, hogy az érintett területen mely utcák nyithatóak meg az ÚME szerint kétirányú kerékpárforgalomnak.



#### Arany János utca:

Az Állomás tér felől, ahol a kerékpáros nyom elindul, szükséges az úttestre való ráhajtáskor az elsőbbséget szabályozni.

A körforgalomnál szintén hiányzik az elsőbbségi viszonyok szabályozása.

A Toldi utcából az Arany János utcára kerékpárral a felfestés szerint nem lehet balra kanyarodni, de ennek nem látjuk okát. Gépjárművel nincs szabályozva a Toldi utcából érkezőknek a továbbhaladás iránya.

A Jósa András utca magasságánál lévő átvezetésnél nincs szabályozva az elsőbbségi rend, így a kerékpárút és az Arany János utca egyenrangú útkereszteződést alkot, ami nem önmagát magyarázó. Ugyanitt a keresztutcáról érkező kerékpárforgalmat életszerűbb és biztonságosabb lenne egy balra pozícionált kerékpáros nyommal vezetni az utca bal oldalához (ahol szegélyszüllyesztés szükséges), mint merőlegesen. Az átvezetéseknel a szögletes ívek nem használhatóak. Nagyobb íveket, hosszabb szegélyszüllyesztéseket javasolunk.

#### Árpád utca

Az Árpád - Széchenyi kereszteződésnél szabályozni kell az elsőbbségi viszonyokat, ahol a kerékpárútról az úttestre vezet az útvonal.

A kerékpárút táblák itt is félrevezetőek.

A tervezett 30 km/h sebességkorlátozás és megállási tilalom mellett véleményünk szerint az Árpád utca és a Kiss Ernő utca is alkalmas lenne a kétirányú kerékpárforgalom számára.

#### Fészek utca

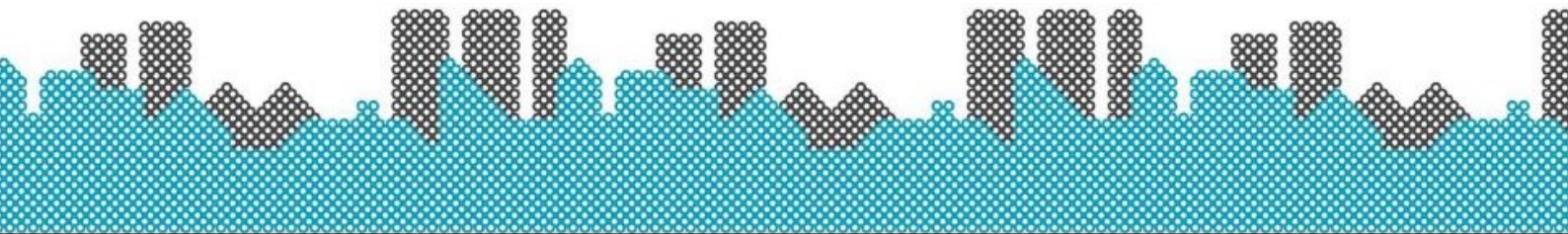
Általános helyen nem szükséges a piktogramokat nyilakkal ellátni, valamint a keresztezések közötti szakaszokon elég 50 m-enként egy piktogram, ha közelebb esnek a keresztezések, akkor elég csak a keresztutcák után.

A Tiszavasvári út felől, ahol a kerékpárút kerékpársávvá vált, hiányzik az elsőbbség szabályozása.

A rajzon nincsen méretezés, ezért csak feltételezzük, hogy 1,25 - 4,5 - 1,25 a sávok felosztása. Ahhoz, hogy a nyitott kerékpársáv valóban forgalomcsillapító hatást érjen el, javasoljuk az 1,5 - 4 - 1,5 méteres sáv szélességek alkalmazását. Javasoljuk a felezővonal elhagyását.

#### Garibaldi utca

A Garibaldi utcánál kifejezetten káros az egyoldali gyalog és kerékpárút alkalmazása. A lakótelep túloldalán élőket nem szolgálja ki, túloldali keresztutcák nem érhetőek el, így a szemközti járdán és az úttesten is maradni fog kerékpárforgalom. A pályázati kiírás nem támogatja kétoldali beépítés



mellett ilyen létesítmény alkalmazását. A lakótelep és a Coop behajtóinál a nem irányhelyesen érkező kerékpározókat 11-szeres baleseti kockázat fenyegeti ahhoz képest, mintha az úttesten kerékpároznának a megfelelő oldalon. A közúti keresztmetszet lehetővé teszi irányhelyes kerékpársávok alkalmazását, javasoljuk megvizsgálni ennek alkalmazását. Amennyiben a gyalog és kerékpárút mellett születik döntés, kérjük, hogy kerékpáros nyomokkal tegyék lehetővé az irányhelyes közlekedést, ne kötelezzük a közlekedőket testi épségük veszélyeztetésére hibás létesítményekkel, tiltótáblákkal.

Ószlói utca

Mint Garibaldi utca esetében, kisebb forgalommal.

Toldi utca:

A Toldi utcának azon szakaszán, ahol nincs kétirányú utcapár, javasoljuk engedélyezni a kétirányú kerékpárforgalmat, illetve biztosítani az ehhez szükséges feltételeket.

A további együttműködés reményében állunk az Önök rendelkezésére.

2018. július 10.

Üdvözlettel:

Molnár Berta  
műszaki tanácsadó  
Magyar Kerékpárosklub  
[molnar.bertha@kerekpárosklub.hu](mailto:molnar.bertha@kerekpárosklub.hu)  
+36 30 291 8458

