A kerékpározható Bertalan hídért

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

dr.rigo.mihaly@t-online.hu; 30/349-25-43

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

- - - - - - - - - - - - - - - -
A korábbi dolgozataim itt olvashatók:
https://civilcafe.hu/RM.html
- -

Ezt a gyönyörű, karcsú hidat Szegeden a Tisza fölött, 1979-ben adták át, tehát az idén már 45 éves.



az internetről másoltam

Milyen híd a szegedi Bertalan híd?

A kerékpárosoknak elég annyit tudni, hogy a tiszai védtöltések között van az acél mederhíd, eléggé magasan építve Szegedhez képest.

E híd előtt és után vannak az ún. feljáró hidak. A nevüknek megfelelően ezek tényleg felmennek a mederhídra. Ráadásul nagy hosszon és eléggé meredeken, mivel viszonylag közel vannak a szegedi és az újszegedi oldali határoló nagy közúti csomópontok.

Mekkora a kerékpárosok forgalomnagysága?

Vincze Tibor úr szerint:

„A hálózati tervhez készült kerékpáros forgalomszámlálás szerint közepes mértékű kerékpáros forgalom van rajta (229 kp/csúcsóra, ez alatta marad a sugárutak forgalmának, kb. a Károlyi u. forgalmának felel meg).”

„A számlálás idején (2015) ebből a 229-ből egy sem használta az úttestet, 2/3 része az északkeleti járdán haladt (befolyási oldal), 1/3 része a délnyugatin (kifolyási oldal).”

Ez nagyon furcsa és érdekes adat.

Lehet, hogy a hídra merészkedő kerékpárosok felmenekülnek az úttestről a járdásra?

Tényleg tévednek, amikor azt hiszik, hogy a járda nagyobb biztonságú az úttestnél?

Vajon mi lehet az oka annak, hogy épp a városi kerékpáros szervezet nem törődik ezzel az érzéssel?

Miféle ideológia miatt törekedhetnek ők ez ellen fellépni? Nem természetellenes ez?

Majd ők megmondják a kerékpárosoknak, hogy nekik mi legyen a jó? Nem vagyunk már túl az ilyesmin?

Az utakon szabályos háború folyik. A kiszorítás, a leszorítás, a szabályok be nem tartása mindennapos, általános, mellyel még a rendőrség sem tud mit kezdeni. Nekünk ezt figyelembe kellen biztonságos hálózatot tervezni.

Mindenki látja, hallja a fővárosi Árpád híd egymás utáni baleseteit. Vannak, akik a azt hiszik, hogy rájuk KRESZ nem vonatkozik, azt tesznek, amit akarnak. Valójában ezek közlekedési szabálysértések, hanem mind gyilkossági kísérletek.

A fizikailag is elválasztott kerékpárútnál az előbbiek esélye kisebb!

„… a fentiek alapján is nyilvánvaló, hogy a Bertalan híddal kezdeni kellene valamit kerékpáros szempontból, a mostaninál jóval nagyobb kerékpáros forgalma is lehetne.”

Igen, ezért írom a jelen dolgozatomat.

Kik használják még a hidat?

A Magyar Közút NZRt. nyilvántartása szerint:

Évi átlagos napi forgalom 2022

Közút száma	Útkategória	Vármegye	szelvénye	érvényességi szakaszának határszelvényei		OKA csomópontjai kezdő	OKA csomópontjai vég
			[km+m]	[km+m]	[km+m]		
43	I. rendű főút	Csongrád-Csanád vármegye	1+630	1+526	3+625	C060560	C060561

A számlálóállomás szá	fekvése	forgalom-jellege	típusa	forgalmi sávok száma	utolsó számlálás éve	adat forrása	számlált napok száma	pontosság [+/- %]	kódja
L	a 3	FCS+J	4	2022	mért	293	1,4%		**3224**

A számláló-állomás kódja	MOF	Kapacitás	Kapacitás kihasz-náltság	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Pályasz. méret. forgalom	Összes teher-gépkocsi	Sze gép
	[Ej/ó]	[Ej/ó]	[%]	[j/nap]	**[Ej/nap]**	[j/nap]	[Ej/nap]	[j/nap]	[Ej/nap]	[Et/nap]	[j/nap]	[j/
				(1)-(12)		(1)-(10), (12)		(3)-(4), (6)-(9)			(5)-(9)	
3224	2672	6400	42%	29012	**29689**	28990	29682	517	1045	458	405	

Összes teher-gépkocsi	Személy-gépkocsi	Kis teher-gépkocsi	Autóbusz egyes	Autóbusz csuklós	Tehergépkocsi közepes nehéz	Tehergépkocsi nehéz	Tehergépkocsi pótkocsis	Tehergépkocsi nyerges	Tehergépkocsi speciális	Motor-kerékpár	Kerékpár	Kerékpárút	Lassú jármű
[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]		[j/nap]
(5)-(9)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)		(12)
405	25589	2259	200	39	127	154	23	101	0	351	22		147

Lényeges volt a forgalmi átrendeződés az M43 autópálya átadása után, ez tény.
A fentebbi forgalmszámlálás már ezt az újabb helyzetet mutaja.

Mi a Bertalan híd két fő jellemzője?

A fél évszázaddal ezelőtti közlekedéspolitika lényeges eltért a maitól, ami főleg abban nyilvánult meg, hogy a legfőbb kedvezményezettje a személyautó, a közúti teherszállítás volt.

A maihoz képest legszembetűnőbb jelenség az, hogy szinte semennyit sem foglalkoztak sem a gyalogosokkal, sem a kerékpárosokkal.

A Bertalan hídi járdát a hidas szakma ún. kezelőjárdának tekinti. Ez teljesen más funkció, mint az, amit mi a gyalogosok által használt járdának gondolunk. Ennek megfelelő a kialakítása is.

Hogyan jelenik meg ez a Bertalan hídon? Mik a híd „hibái”?

a) A híd építéskori járdái keskenyek. A közepükbe beraktak hatalmas kandelábereket, melyek még a gyalogos közlekedést is nehezítik. A hídtervezők itt nagyon kevés gyalogost képzeltek el. Ez helyes feltételezés volt, sőt még ma is igaz. A híd mindkét végén van egy-egy autóbusz megálló, mely lehetővé teszi a séta elkerülését. Közben úgy sincs semmiféle gyalogost vonzó létesítmény. Ma is látható, hogy a hídi gyalogosforgalom vitelére még egy járda is sok lenne, miközben kettő is van.
b) A magasra felépített középső mederhídra nagyon meredek és hosszú feljáró hidak vezetnek fel. A feljárók 3%-osak, melyek a kerékpárosoktól nagy erőt igényelnek. Ez minimum kellemetlen. A 3% azt jelenti, hogy a híd emelkedése m-enként 3 cm. Kicsinek tűnik, de tessék kipróbálni! Ez az emelkedő ne jelent gondok az autóknak, az elektromos kerékpáoknak, az elektromos rollereknek, a jó erőben lévő fiatal kerékpársoknak, de Szeged mégis egy város, melyben az idősek és a gyerekek is szeretnének kerékpározni.

   Érdekes az, hogy a kerékpárost taszító nagy meredekség egyáltalán nem foglalkoztatja a szegedi kerékpáros klubot. Még azután sem, hogy felhívtuk rá a figyelmet!
   Valószínűen erről azért nem akarnak hallani sem, mert az általuk favorizált kerékpársáv ennek megoldására teljesen alkalmatlan! Az pedig szerintük képtelenség. Ez az elvakultságuk a javítás legfőbb akadálya. Furcsa ezt kimondani, de ez a tény.

c) A hídon még a visszamaradt forgalom is nagy, mely zavarja az idősebb és a fiatal kerékpárosokat, akik az elsodrástól, a leszorítástól, a saras latyakkal beborítástól, az teherautók erős taszító mozgásszelétől rettegve kerülik a hídi kerékpározást, mint az a kerékpárforgalmi adatokból látszik is.

A híd egy kiváló műszaki alkotás, melyet luxus lenne városi kerékpározásra nem használni. Egészen más ebben az ellenséges környezetben kerekezni, mint mondjuk a Stefánián vagy a Feketesas utcában.

Egy példa az utakon folyó „háborúra”

„Megdöglesz, megöllek téged!” – szándékosan el akart gázolni egy rollerest egy feldühödött autós Óbudán”

„Attila több mint öt éve használ rollert, és mint mondja, pontosan ismeri a közlekedési szabályokat. Jogosítvánnyal is rendelkezik, így jól tudja, hogyan kell biztonságosan és szabályosan közlekednie. Szombat reggel viszont, amikor éppen az óbudai Rákóczi utcán haladt, egy Audi vezetője feltűnően elkezdett dudálni rá, majd kiabálni – írja a Metropol.

> A fickó elkezdett rám dudálni, előzni akart, és ahogy mellém ért, elkezdett üvöltözni, hogy
>
> »Mi van – k*cs*g rolleresek! Takarodjál ezzel a sz*rral, semmi keresnivalód az úton!«.
>
> Visszaordítottam, hogy »Az utat figyeld, haver«

– nyilatkozta a lapnak Attila, aki saját bevallása szerint először nem értette, mi váltotta ki az autós haragját. Azonban, amikor meglátta a sofőrt közelebbről, rájött, hogy valami nincs rendben vele. A férfi zavartan viselkedett, arckifejezése érzelemmentes volt, és furcsán tekintett rá, ezért biztos benne, hogy valamilyen szer hatása alatt állt.”

„Nem mentem be utána dolgozni, mert olyan halálfélelmem lett, hogy órákig dolgozott bennem az adrenalin. Akkor a sírás kerülgetett. Szabályosan közlekedtem, és bedrogozva egy férfi azért kötött belém, mert nem tetszett neki, hogy ott gurulok az úton, ahol ő.”
https://index.hu/belfold/2024/09/10/tamadas-obuda-roller-jogositvany-szabalytalansag/

Ez csak egy példa. Hány hasonló lehet naponta?
Ezt tartja a szegedi kerékpáros klub álfélelemnek, mellyel nem is kell törődni.

Sajnos egyre terjed a drogok használata melletti vezetés, mely miatt könnyebben kicsellenhetnek az autók a kerékpársávra. Ez sajnos kivédhetetlenebb az alkoholos befolyásnál.

Milyen lehetőségek állnak a kerékpárosok rendelkezésére?
Alapvetően három lehetőségük van: a kerékpárút, a kerékpársáv, és a közös gyalogos-kerékpáros felület.

A kerékpársávra jó példa a Csongrádi sgt. két körút közötti szakasza, a Szent István tértől kifelé menve. Ahol az útburkolat szélére festettek fel egy–egy keskeny sávot az autós sávok terhére és azok mellé.
A kerékpárút példája a Petőfi sgt. a két körút között, ahol az autósok és a kerékpárosok által használt felületek egymástól eltávolodtak, elkülönülnek, köztük korlát vagy zöld sáv van.
A közös gyalogos-kerékpáros felület lényege benne van a nevében. Van egy járda egy elválasztó csíkkal kettéosztva. Az egyik részt az egyik, a másikat a másik használhatja.
Van Szegeden jó és rossz minta is. A József A. sgt*on a lakótelepek mellé széles járda készült, melyet kevés gyalogos használt. Nem okozott kettéosztani a széles járdát.
A Mikszáth K. utcán viszont keskeny a járda, és rengeteg rajta a gyalogos az üzletek, a bódék és a Mars téri piac megközelítése miatt. A járda még nekik is kevés. Nagy hiba volt ezt kettéosztani, a bicajosokat odavinni. Állandó a konfliktus a kerékpárosok elé átcsellenő gyalogosok miatt.

Mi az előbbi lehetőségek szegedi megítélése?
A szegedi Kerékpárosklub az országos szervezet része, sok fiatal, jószándékú, rendkívül aktív taggal. Beavatkozásaikkal már sokszor segítették az önkormányzati döntéshozókat, a legújabb elveket bevezetve a városban. Különösen sokat tettek az egyirányú utcák kerékpárosoknak kétirányúvá tételével.
Valami miatt azonban kiválasztották és kinevezték a kerékpársávot mindennél jobbnak, melynek nem sok alapja, alátámasztása sincs.

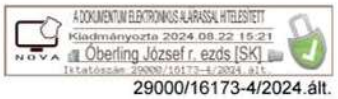
Az irányhelyességet tették az oltárra. Ezért hős vitézekként még az életüket és vérüket is beáldoznák.
A Kerékpáros Klub ún. 6-sávaos elképzelése:



Röviden:
mindenki legyen az útburkolaton és senki sem a járdán, elkülönítve. Azt hogy ezt sokan kisebb biztonságúnak érzik, nem törődnek, azt tévedésnek tartják.

A város vezetése azonban érzi, hogy ezzel sérül a sokféle igénnyel fellépő lakosság és a Klub igyekezete közti nagy különbséget, feszültséget és kivár. Nem akar egy civil szervezettel vitázni, abban bízik, hogy valaki „fent” eldönti.
A mai döntési bizonytalanság következménye: megrekedt a Bertalan hídon a kerékpározás megoldása.

Az OBB állásfoglalása
Kértem egy véleményt, melyre választ is kaptam.
Mellékelem.
Az alapkérdésem:
van-e olyan állásfoglalás az ORFK, az OBB, vagy a minisztérium részéről, mely szerint a kerékpársáv kedvezőbb a kerékpárútnál?
Az ORFK=Országos Rendőr-főkapitányság, az
OBB pedig az Országos Balesetmegelőzési Bizottság.
A válasz pedig:



29000/16173-4/2024.ált.

ORSZÁGOS RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
RENDÉSZETI FŐIGAZGATÓSÁG
KÖZLEKEDÉSRENDÉSZETI FŐOSZTÁLY

Tárgy : Válaszlevél
Hiv. szám : -
Ügyintéző : Boros Erika r. alezredes
Tel. : (1) 443-56-54

Dr. Rigó Mihály részére,

dr.rigo.mihaly@t-online.hu
e-mail útján

Tisztelt Uram!

Az Országos Rendőr-főkapitányságra elektronikus úton küldött levelével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom.

Arra vonatkozóan, hogy a „kerékpársáv kedvezőbb-e a kerékpárútnál” a Rendőrség statisztikai adatokkal nem rendelkezik, illetve állásfoglalást ezzel kapcsolatban nem adott ki.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásul vételét.

Budapest, időbélyegző szerint

Tisztelettel:

Óberling József r. ezredes
rendőrségi főtanácsos
főosztályvezető

Cím: 1139 Budapest, Teve u. 4-6., 1903 Bp., Pf. 314/15
Telefon: +36 (1) 443-5467, 33-434;
E-mail: kozlekedes@orfk.police.hu KÉR azonosító: ORFK RF

Tehát semmiféle hivatkozási alapja, alátámasztása sincs a szegedi kerékpáros szervezetnek a forszírozott kijelentése alátámasztására.

Mi is van a Bertalan híd környezetében?

a) az utak:

A szegedi oldalon a Nagykörút már régóta négysávos az autósoknak.
Az újszegedi oldalon a Temesvári krt. szintén.
Ugyan miért ne lehetne a kettő közötti híd is ilyen? Miért törnénk meg a rendszer homogenitását.

b)

c) a kerékpározás:

A szegedi oldalon a József A. sgt. és a Szilléri sgt. között ma a volt cipőgyár oldalán halad egy járdához ragasztott közös gyalogos-kerékpáros felület. Most folyik a Nagykörút menten egy kerékpárutat és kerékpársávot is tartalmazó vegyes rendszer előkészítése.
A híd után pedig a Liget mentén elkülönített kerékpárút halad, ha jól tudom egészen Szőregig.
Nagyon messze vagyunk tehát a „mindenütt kerékpársáv”-tól.

Mi a Kerékpárosklub javaslata a Bertalan hídra?

Lényegében a 6-sávis ideológiájuk korcs változatai, ugyanis a Bertalan híd keskenyebb annál, hogy a sok sáv mind elférjen az útburkolaton.





Ezek a képek mind egyformák, ugyanazok.

Bármi áron legalább egy kerékpársávot rárakni az útburkolatra, még akkor is, ha emiatt elvesztenének az autósok egy teljes forgalmi sávot.

A rajzok nagy részénél meghagyja a kihasználatlan járdát, ugyanakkor elvesz az autós sávból.

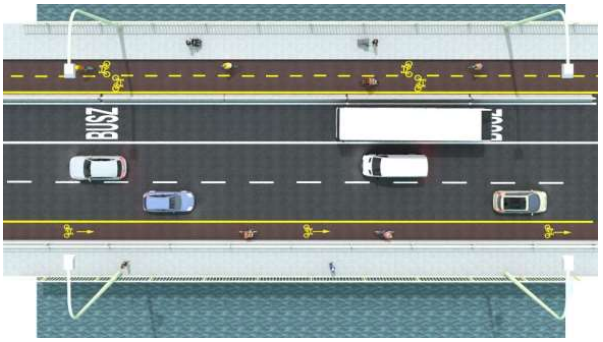
Annak sincs sok értelme, hogy betesz az egyik irányba egy buszsávot. Hiszen, ha az egyik irányban ez kell, visszafelé ugyan miért nem, amikor ugyanazon menetrend szerinti buszok jönnének vissza.

Ezt nevezik ők kompromisszumnak.

Kompromisszumnak azt hívják az emberek, ha vitában a felek veszítenek is, és nyernek is.

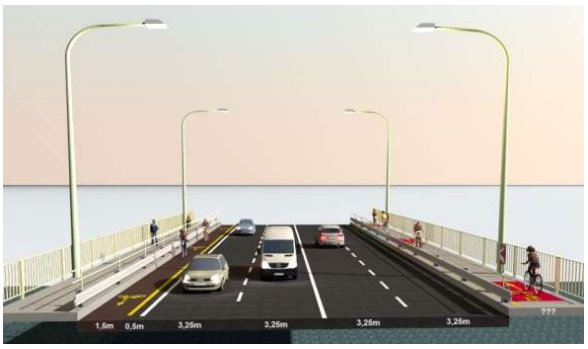
Kérdezem:

- ebben a játszmában mit nyernének az autósok?
- A kerékpárosok nyeresége pedig valóban nyereség?











Érdekes, hogy adott változatos is dr. Csüllög Imre úr, a Szegedi Kerékpárosklub vezetője, melyem a járdán viszi a kétirányú kerékpárutat és meghagyja sávkeskenyítéssel az úttesten meghagyja a 4-sávot, csak becsempészett egy túloldali kerékpársávot is, melyre semmi szükség, mert a kétsávos kerékpárút sokáig kielégíti a kerékpáros igényeket.

Nekem erről az a mese jut eszemben, melynél a farkas úgy akar bejutni a malackákkal teli házba, hogy könyörög nekik: csak az egyik lábát engedjék be a bezárt ajtón (majd a következőt, mint tudjuk).

Az a forgalom, mely ma a 4-sávon oszlik el, a sávcsökkentéssel besűrűsödne a kevesebb sávszámra. Így a kerékpársávhoz közel több irritáló autós mozogna a kerékpárosok közelében.

Az is világosan látszik, hogy semmit sem old meg a Bertalan híd két nagy hibájából!

Hiszen

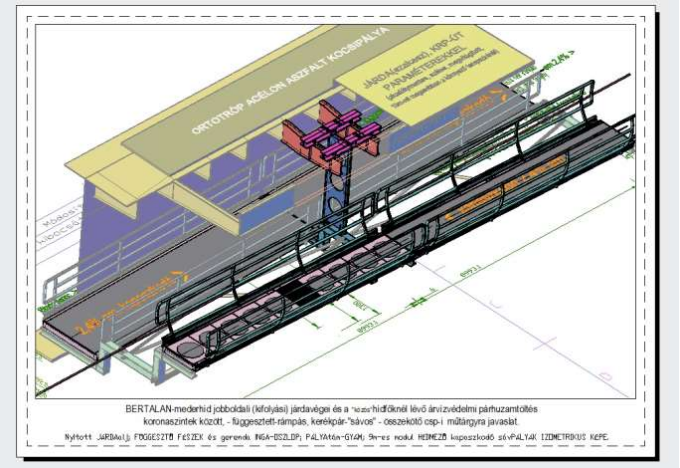
a) **a feljáró hidak lejtői semmit sem csökkennek!**
b) **az idősek, és a gyerekek még közelebb kényszerülnének az autós forgalomhoz, melytől eddig is féltek!**

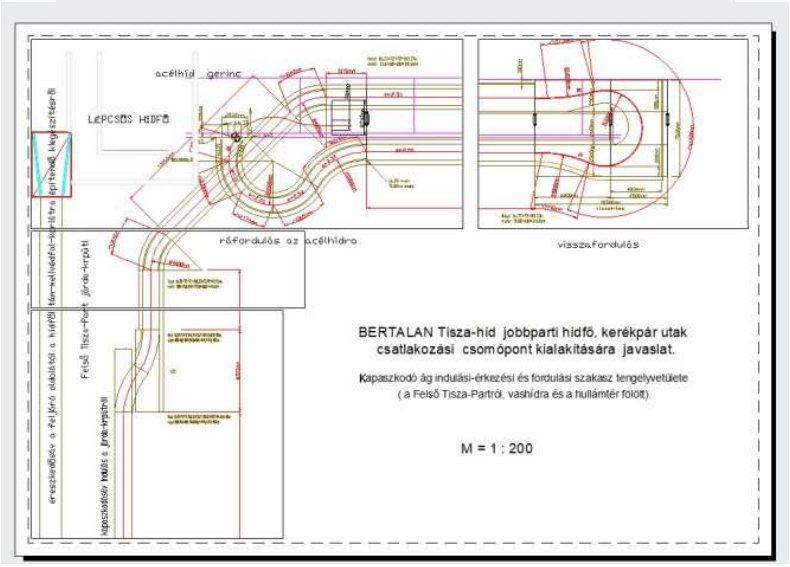
Ők csak háromsávosítani akarják a Bertalan hidat.
Mindenképpen kellemetlenséget okozva ezzel az állami úthálózaton, melynek teljesen más a funkciója, mint a Kárász utcának!
Mindenképpen kiszorítani arról az autós forgalmat. Ez reménytelen. mert a Szeged és Makó közötit sok településének az M43 után sem marad más út a kapcsolat biztosításra, mint a 43 sz. főút.

De miért nem teszik ezt a Nagykörút valamely szakaszával, vagy a Temesvári krt-tal, miért éppen a híddal?

<u>Jójárt János úr, a Bertalan híd egykori hídmérnökének javaslatai</u>
A mostani beszélgetés tulajdonképpen az Ő egyik javaslatával indult, melybe rámpákat javasolt a hídfőkbe.







Az ő javaslatára indítottam egy levelezést a szegedi kerékpáros klub vezetőivel.

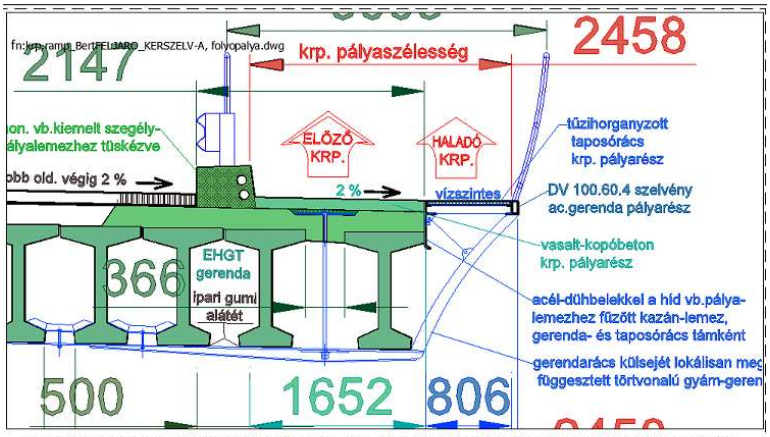
Ő hívta fel a figyelmet a felhajtó hidak nagy meredekségére, mely kerékpárost taszító!

Az ő aktív korszakában történt meg a mederhíd korszerűsítése, és a belvárosi oldali járdán álló kandeláberek járdaszélre helyezése a leendő kerékpárút miatt, az első lépés, a híd kerékpározhatóvá tételére.

Elsőként egy–egy rámpát javasolt (lásd a fentebbi ábrákat) a mederhíd kezdetére és a végére, a hídfőkbe, a védtöltések keresztezéseinél.
A szegedi oldali így a híd és a Felső Tisza-parti út metszéspontjában épülne. Kapcsolatot teremtve a kb. 6 m-rel magasabban lévő híd és az alatta lévő út, járda között.

A <u>második javaslata</u> olyan 3-sávosítása lenne a hídnak, amely reggel és este felváltva adna kétsávot az egyik, akkor nagyobb forgalmú irányban. Reggel befelé, délután Újszeged felé, az igény szerint. Jelzőlámpával vezérelve.
Ez szerintem jobb, mint a Kerékpárosoké, mert nem mereven adna két sávot egy iránynak, akár kell, akár nem.

A <u>harmadik javaslata</u> arra az estre szól, ha az a döntés születne, hogy a mederhídi egyoldali kerékpárutat kellene előre és hátra folytatni a mederhíd végeitől a két nagy határoló csomópontig. Tehát meg kellen szélesíteni a felhajtó hidak járdáit.
A járdaszélesítés hagyományos módja a híd bevált megoldásainak ismételt alkalmazása lenne. Azaz: -új gerendák, új pillérek, új támfal, földmű szélesítés. A kandeláberek kintebb helyezése. Ez nem lenne olcsó.
Elképzelhetőnek tart egy könnyebb, olcsóbb megoldást is.
A meglévő járdát tűzhorganyzott taposóráccsal szélesítené meg.
Ezt kazánlemez támaszokkal támasztaná meg, melyek olyan keresztirányú tartókra támaszkodnának, melyeket a híd nagy EHGT tartóira függesztene fel.



Bertalan feljáró-hídon (keskeny) járda helyett krp. forg. igényhez, alkalmas beavatkozás sor (nem új híd építés).
Kerékpár folyópályához az átalakítási lehetőség bemutatása, "keresztmetszeti" nézet A4 terjedelmen M=1:25.
A.) Feljáró-hídon - a járda felbeton, szegély, korlát elbontás után; folyó szakaszon, ugyanazon helyen és kívülle szegély, betonozott kerékpáros pálya-rész, acél tartó szerkezet, korlát kialakítás. A 3%-os hossz emelkedő-lejt viszony marad, mert változtatása itt nem lehetséges.

Természetesen ehhez további egyeztetések lennének szükségesek.

A <u>negyedik javaslata</u> egy spirális rámpa. Leírását a dolgozatom végére tettem.

<u>Egy szép holland példa 2002-ből</u>
Az alábbi videó egy hajóhídon túl egy holland autópályát mutat, amely mellett egy autóút halad. Bemutatva, hogy még a legmagasabb rangú útfajta mellett is nagyon jó megoldás a kerákpárút!
Elég arra gondolni, hogy milyen botránynt okozott volna, ha az autópálya mellé kerékpársávot ragasztottak volna. Még véletlenül sem jutott az eszükbe!





Az autópálya MELLÉ, annak az egyik oldalára, egy járdásra, tettek egy bicikliutat,



melyet fizikai korláttal és magasságilag is elválasztva tették oda, és nem az autós sáv mellé odaragasztva!

Egy nagyon hasznos videó!
The Engineering of the Veluwemeer Aqueduct (youtube.com)

Ha ezt egy autópályával me lehetett tenni, miért ne lehetne egy állami főúttal, mely két kategóriával alacsonyabb rangú út.

A holland előírás az elemek egymás mellé rendelhetőségéről
Szerintük nem lehet bármihez bármit hozzákapcsolni. Erről itthon említés sem esik, sajnos.
A forrásom: „Város és kerékpározás. Ahogyan a hollandok csinálják.”
A kategóriáik, azaz mihez mi illik:

1.) fontos kerékpár-közlekedési és fontos gépjármű közlekedési szerep: kerékpárút.
2.) közepes kerékpár-közlekedési és fontos gépjármű közlekedési szerep: kerékpárút.
3.) fontos kerékpár-közlekedési és közepes gépjármű közlekedési szerep: kerékpárút,
4.) közepes kerékpár-közlekedési és közepes gépjármű közlekedési szerep: kerékpársáv,
5.) fontos kerékpár-közlekedési és kis jelentőségű gépjármű közlekedési szerep: kerékpárút,

6.) közepes kerékpár-közlekedési és kis jelentőségű gépjármű közlekedési szerep: vegyes

Az esetek többségében a hollandok a kerékpárutat támogatják. Nincs nagy jelentősége egy esetleges besorolási hibának.
A mi Bertalan hidunk a jövőben a 2. esetnek fog megfelelni, melyhez a hollandok a kerékpárutat javasolják alkalmazni

A budapesti Margit híd példája

Amikor a szegedi Bertalan híd hasznosításáról vitázunk én példának, mintának tekintem mindazt, ami a fővárosi Margit hídon történt a közelmúltban.

Nagyon nagy és lényeges a hasonlóság a bp-i Margit híd és a szegedi Bertalan híd között a használatban, a használhatóságban.

Építési idejét tekintve ez Budapest, és talán az ország 2. hídja.



Tört vonalban szeli úr a Dunát, mert így beköti a Margit – szigetet is.
A Mandiner 2024. szeptember 1-i híre szerint:
https://mandiner.hu/belfold/2024/09/fellelegezhetnek-a-bringasok-es-a-gyalogosok-veget-ert-a-margit-hir-felujitasa

„Fellélegezhetnek a bringások és a gyalogosok: véget ért a Margit híd felújítása
A felújításnak köszönhetően jelentősen javul a Margit hídon a Buda és Pest között, valamint a Margitszigetre kerékpározó több ezer embernek a szolgáltatás színvonala”.

„Befejeződött a Margit híd északi oldalán futó kerékpárút felújítása, vasárnaptól ismét birtokba vehetik a szakaszt a kerékpárral közlekedők.”

Az északi oldal a Margit-sziget felőli. oldala.

„A felújítás végeztével ismét mindkét irányba két-két sáv áll a gépkocsival közlekedők rendelkezésére a hídon.”

A felújítás miatt kellett az autós forgalmat korlátozni, tőlük sávot vettek el. A cikk írója a felújítás végén megkönnyebbülten sóhajt fel, a korlátozások megszűnését nagy eredménynek tekinti.
Eszükbe sincs, mint Szegeden. a hídi háromsávosításról fantáziálni.

„A Margit hídi kerékpárút az egyik legfontosabb kerékpáros útvonal a fővárosban, amely összeköttetést teremt a Duna-menti, a margitszigeti, valamint a Szent István körúti kerékpáros útvonalak között.”

Pest és a Margit-sziget kapcsolatát emeli ki.

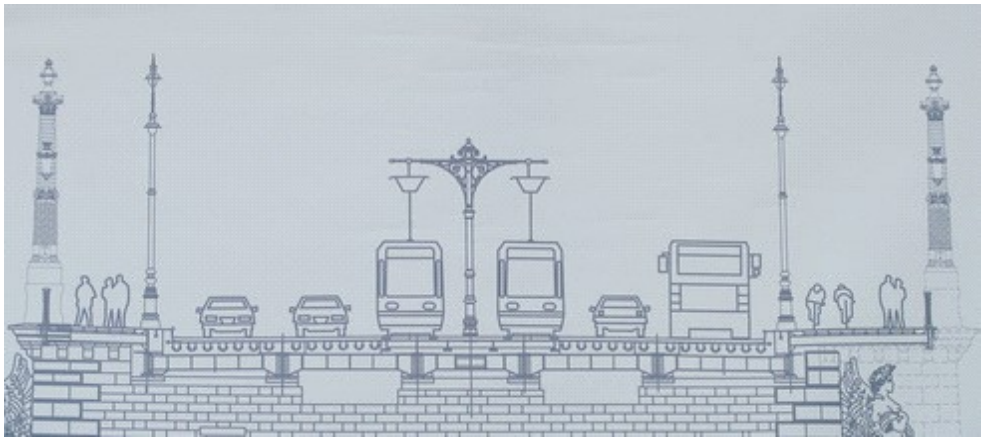
„A Margit híd északi járdáján lévő kerékpárúton a tavaly nyári adatok alapján naponta átlagosan több mint 10 ezer alkalommal keltek át kerékpárral vagy más mikromobilitási eszközzel, a legforgalmasabb napokon ez a szám a 18 ezret is elérte.”
https://mandiner.hu/belfold/2024/09/fellelegezhetnek-a-bringasok-es-a-gyalogosok-veget-ert-a-margit-hir-felujitasa”

Ezek a számok egyértelműen magasabbak minden hasonló szegedi adatnál! Elképzelni is nehéz, hogy Szegeden lesz-e majd valamikor ilyen magas érték. De fontos, hogy még az ekkora értékek esetén is bizonyítottan működik a választott megoldás.

Ez cáfolja a szegedi kerékpárosklub állításait, kerékpárút tagadását, kerékpásáv mániáját.

De mi is az?

A Margit-híd keresztmetszete:



https://index.hu/kerekagy/2010/11/22/a_margit_hid_beruhazoi_a_bringasok_atvagasat_tervezik/

A bal oldali járda csak a gyalogosoké,
Az úttesten 4 autós sáv van, és még a villamosnak két vágány.

A jobb oldali járda, mely a Margit –sziget felőli, vegyes használatú, tehát közösen használják a gyalogosok, és a kerékpárosok.

Szegeden a Bertalan híd bal oldali járdája szintén a gyalogosoké lenne. Szegeden olyan nagyon kevés a gyalogos a hídon, hogy nekik még az az egy járda is sok.

Középen nincsenek villamosok.

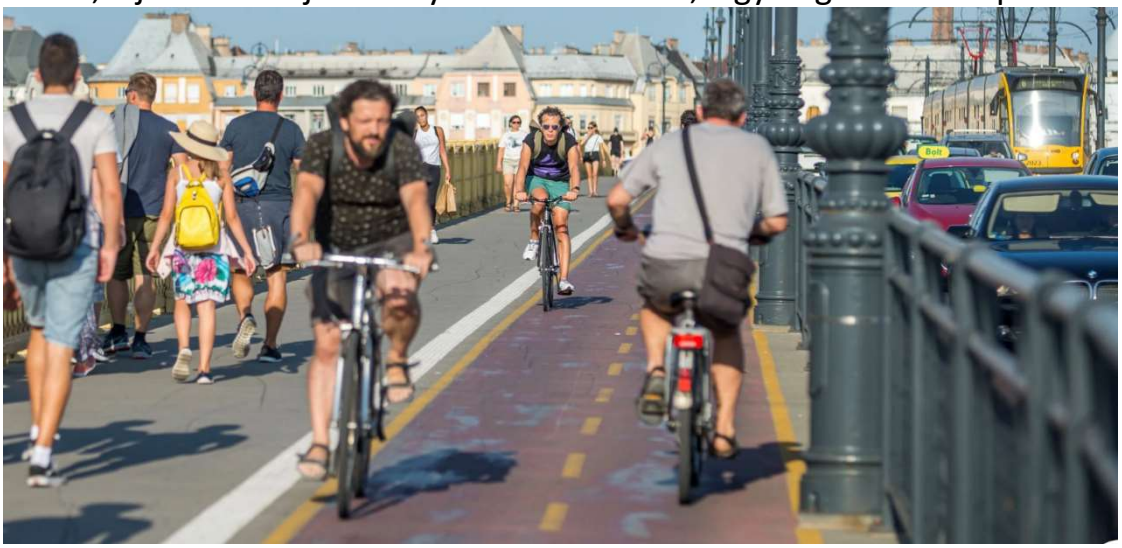
A jobb oldal pedig Szegeden csak a kerékpároské lenne, mert Szegeden nincs annyi gyalogos, mint a Margit hídon.

A két esetben sok a hasonlóság, és még ráadásul Szegeden mindenfajta forgalom jóval kisebb, mint Budapesten.

Korábban a pesti kerékpáros szervezet kérte, hogy déli, tehát itt a bal oldali járdára is felmehessenek a biciklisek, hiszen az ottani
„… járdán elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút megvalósításával ,,, megoldható a kerékpáros közlekedés a déli járdán.”
https://index.hu/kerekagy/2010/11/22/a_margit_hid_beruhazoi_a_bringasok_atvagasat_tervezik/

De ezt nem engedték meg.

Az északi, a jobb oldali járdán ilyen sok az ember, a gyalogos+a kerékpáros:



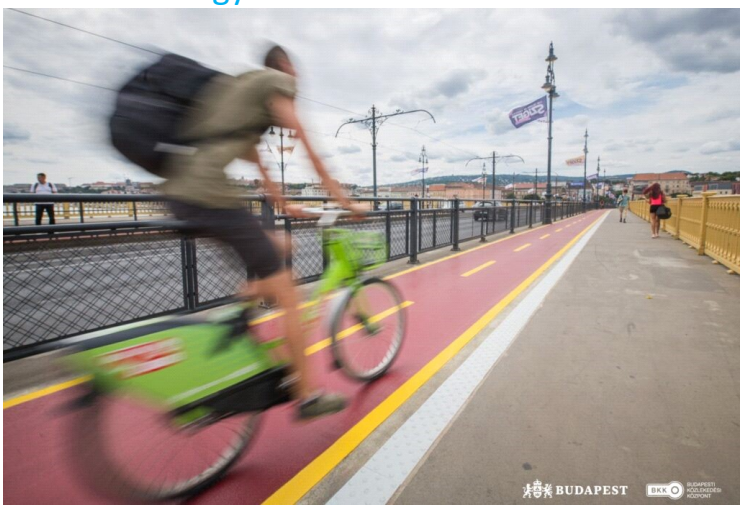
https://bkk.hu/hirek/2024/07/kenyelmesebb-tekeres-a-duna-felett-megujul-a-margit-hidi-kerekparut.12910/

Mondjuk ki:
ezen a hídon egy egyoldail, kétirányú kerékpárút létezik, melyet egyesítettek a gyalogos járdával.
A bicikliseket fizikailag is elválasztották az autóktól.

Ugyanez Szegeden, könnyített változatban, azaz gyalogosok nélkül, ugyan mitől lenne üldözendő? Miféle logika ez?

Ha a fővárosban ez is működik, akkor Szegeden miért ne működne a könnyített változat?
Csak, mert valakiknek nem tetszik?

A mostani felújítás után már így néz ki:



https://greenfo.hu/hir/ket-honap-utan-atadtak-a-margit-hid-bringautjat/

Még ilyen figyelmeztetéseket is kiraktak:



https://www.autonavigator.hu/cikkek/athidalo-megoldasok-kerekparral-a-duna-felett/

Mint az amerikai fogyasztónak, mely szerint tilos a macskát szárítani a mikrohullámú sütőben.

Ma így néz ki:



A Margit hídi útburkolat déli szélére valami miatt kerékpáros nyomot festettek fel, melyet Szegeden is elképzelhetőnek tartanék azon bicikliseknek, akik nem igénylik a kerékpárút védelmét, akik erősek és bátrak.

Még egy megszívlelendő pesti minta:



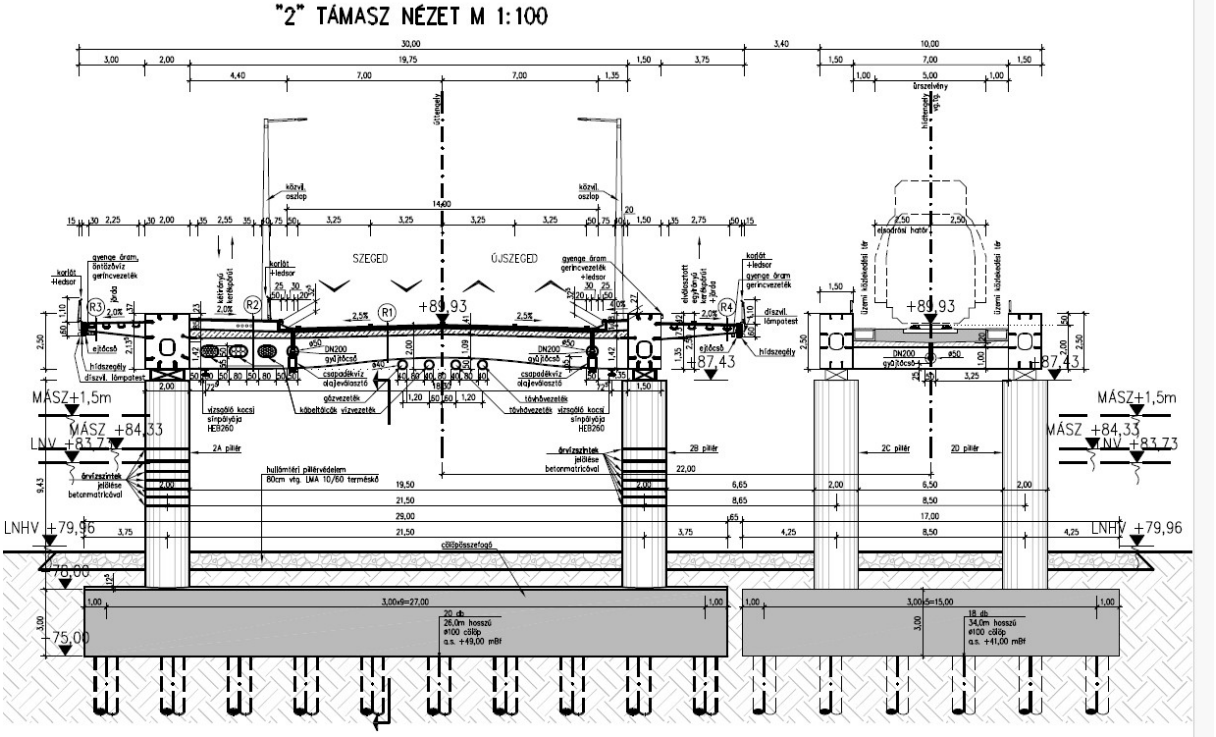
https://bringazas.hu/hirek/budapest/biztonsagosabban-kerekparozhatunk-a-margit-hid-es-a-nyugati-palyaudvar-kozott/

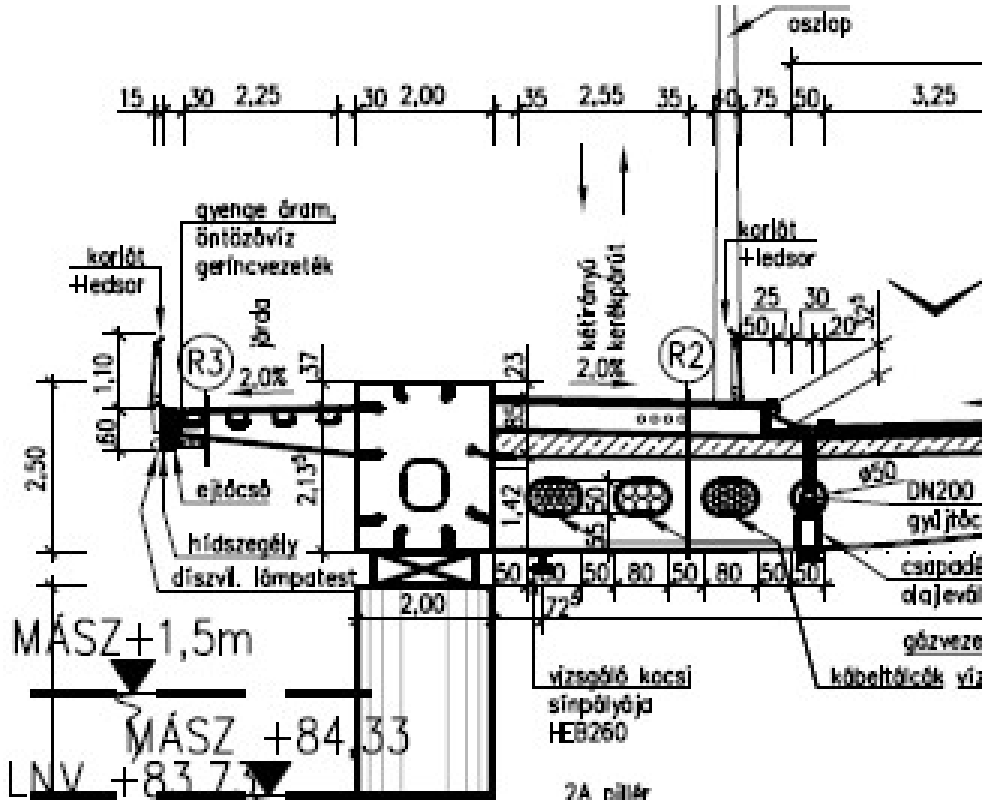
Ez a Nyugati pályaudvar közelében mutatja az új pesti kerékpársávot.
Mintha nem bíznának annyira a kerékpársáv biztonságában. Ilyen lett az Üllői úton is.
Mintha valamilyen többlet védelmet remélnének a műanyag pollerektől! Mintha mégis valamilyen elkülönítést szeretnének. Különben miért raknák ki?

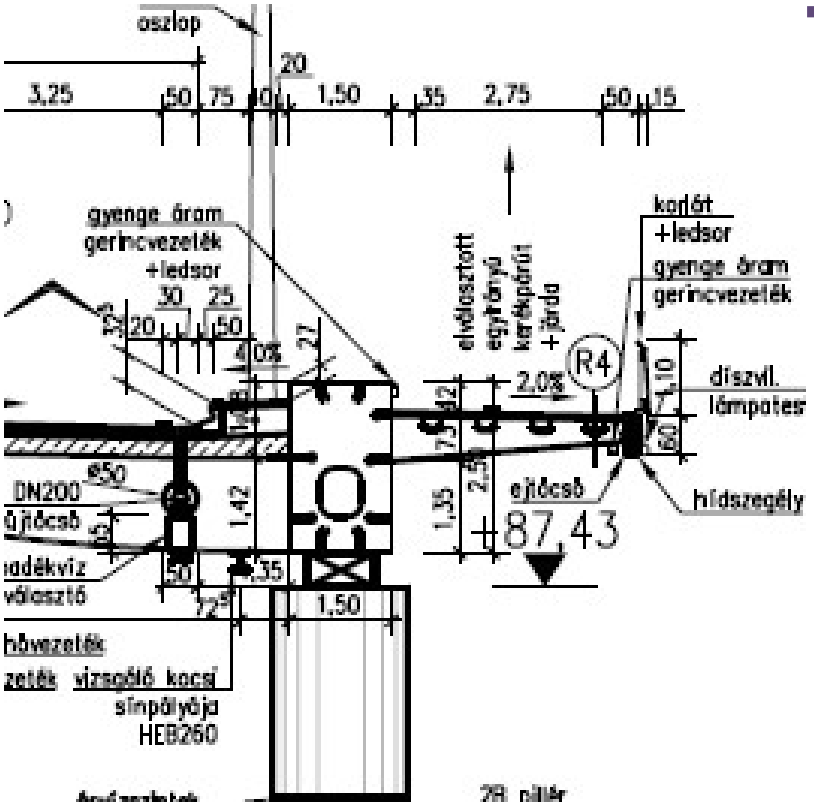
Az új, a 3. szegedi híd és a kerékpárosok

Ha a Margit hídi példa kevés lenne, akkor itt van pl, a most tervezett szegedi 3. híd esete is. Talán nem meglepő, hogy a tervezett szegedi 3. hídon is majd a járdán és nem az úttesten mennek át a bringások! A járdát abban az értelemben használom, hogy a híd járdája, tehát nem az autós forgalmi sáv széléhez ragasztva!

Ez is tény!


"2" TÁMASZ NÉZET M 1:100
SZEGED
ÚJSZEGED
+89,93
+87,43
MÁSZ+1,5m
MÁSZ +84,33
LNV +83,73
LNHV +79,96
78,00
75,00


oszlop
gyenge áram, öntözővíz gerincvezeték
korlát +lejsor
kétirányú kerékpárút
R3
R2
2,0%
ejtőcső
hídszegély
díszvl. lámpatest
MÁSZ+1,5m
MÁSZ +84,33
LNV +83,73
vizsgáló kocsi sínpályája HEB260
2A pillér



A budapesti nagy hidak és a kerékpárosok

A Margit híd a fővárosban nem egy véletlen eset, nem egy tévedés!

A járdát abban az értelemben használom, hogy az a híd járdája. Attól függetlenül, hogy azt gyalogos és/vagy kerékpáros használja vagy sem.
A járda egy lehetőség a kerékpárosnak arra, hogy ne az autós forgalmi sáv széléhez ragasztva menjen, hanem attól – a biztonsága érdekében - minél inkább eltávolodjon!
Hogyan használják a fővárosi bringások a főbb fővárosi hidakat?

A tények:

Megyeri híd:	kerékpárút az északi járdán.
Újpesti vasúti híd	kerékpárút az északi járdán
Árpád híd:	kerékpárút az északi járdán.
Margit híd:	kerékpárút az északi járdán + kerékpáros nyom a déli útburkolat szélén.
Lánchíd:	kerékpáros nyomvonal mindkét burkolatszélre felfestve és 30 km/óra sebességkorlátozás, a hidak csak a buszok és a taxik használhatják
Erzsébet híd:	nincs megoldva, a két oldali járdán azonban ELTŰRIK,

Szabadság híd:	szabályosan a forgalomban az úttesten a forgalmi sávban lehet kerékpárral is haladni mindkét irányban, ezt kerékpáros nyom felfestés is jelezte egykoron. A járdán kerékpározás itt is tolerált. Inkább felmenekülnek a járdára?
Petőfi híd:	a pesti felhajtóhídon kétoldali, irányhelyes kerékpársávok felvezetnek a mederhídon a kétoldali járdára, de mehetnek az útburkolaton is,
Rákóczi híd:	kerékpárút az északi járdán
Deák híd:	a kerékpározás az északi oldali járdán.

A fővárosi hidakon egyértelmű a kerékpárút és a járdán vezetés túlsúlya.

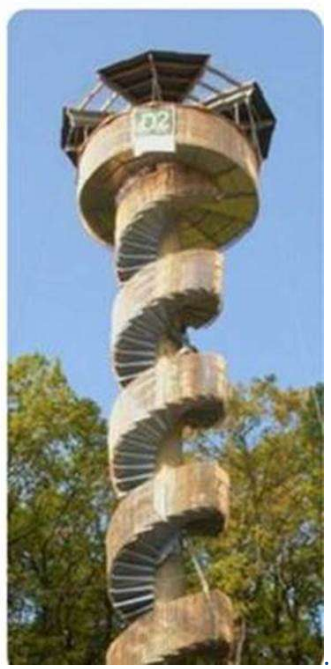
Nem fényes cáfolata ez a szegedi biciklis klub fölényeskedő állításainak?

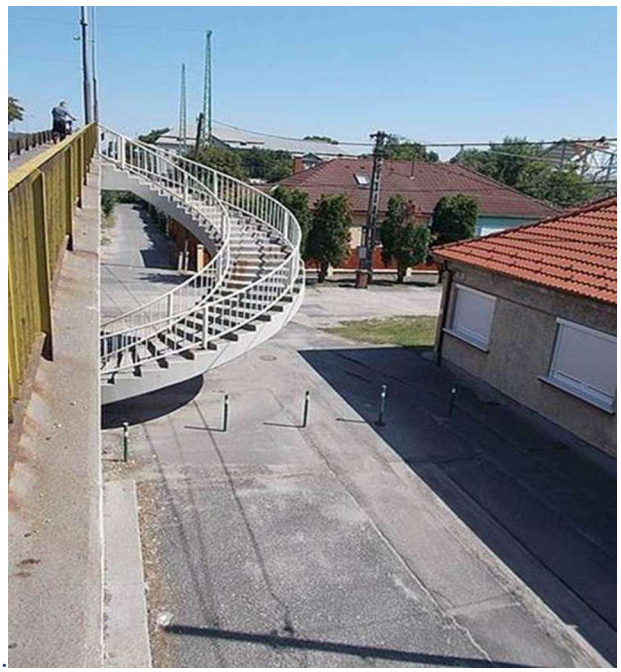
<u>Példa a nagy magasságkülönbség leküzdésére</u>

Ha egy magaslatra kell felmenni, akkor az odavezető út meredeksége attól függ, hogy milyen messziről futok neki. Ha közelebbről, akkor meredekebb, ha távolabbról, akkor laposabb.

Ehhez csak egy egyszerű derékszögű háromszögre kell gondolni. A rövidebb befogó a magaslat, a hosszabb pedig a nekifutás távolsága. Az átfogó pedig maga a lejtő. A lejtő hosszabb befogadóval bezárt szöge, azaz az emelkedő mértéke, a befogadók hosszától függ.

Ez az elv. A megoldás pedig a spirál.





A kilátó, mely kis alapterületet felhasználva nagy magasságkülönbséget küzd le.

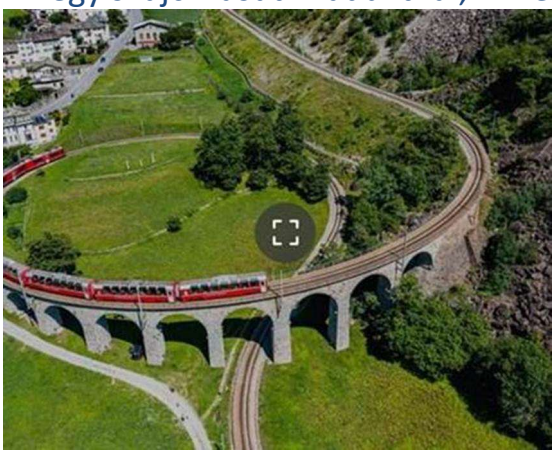
https://hu.pinterest.com/sabermajidi/windcatcher

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ipar_street_overpass_bridge,_spiral_stairs,_2018_Gy%C5%91r.jpg

Nehéz lenne elképzelni, hogy a jobb oldali lépcső szélesebb, a meredeksége kisebb, és a lépcsők helyett egy lejtős felület van?

Ezek lehetővé teszik, hogy kis területet felhasználva nagy magasságba jussunk fel, azaz nagy szintkülönbséget tegyünk meg,
A látható lépcsősor egy spirális vonalon megy felfelé, egy kis átmérőjű hengerfelületen belül.

Érdekes módon ezt a közlekedésben fel is használják, ha egy vonatnak, vagy egy autónak erre lenne szüksége.
Pl. egy svájci vasúti viaduktnál, mivel a vasút is nagyon érzékeny az emelkedőre:





https://hu.pinterest.com/pin/560838959838462007/
https://depositphotos.com/hu/photo/circular-viaduct-famous-railway-construction-swiss-alps-mountain-canton-grisons-210384582.html

A vasútvágány átfut a viadukt közepénél, azután balra kanyarodva, ívben tovább megy a falu felé, egy teljes körön visszafordul, majd a viadukt elején elkezd emelkedni ívesen, fel a hegyoldalra, beállva, megtalálva az eredeti irányt.

Ugyanez, melyen át az autók lentről feljutnak egy magasan épített hídra (ott tényleg járhatnak tengerjáró óriáshajók a híd alatt).



https://www.shutterstock.com/hu/video/clip-1022711464-circular-junction-end-nanpu-bridge-aerial-orbiting

https://www.shutterstock.com/hu/video/clip-1088206771-shanghai-china---22-february-2022-aerial







Ezen a spirál bal oldalon és lenn indul. Lerója spirál emeleteit és bal oldalon fenn folytatódik, az induló iránnyal majdnem párhuzamosan.

Egy gyönyörű videó!

The Most Thrilling Winding Road of Tianlong Mountain (youtube.com)

Ha viszont jár a spirális rámpa egy vasútnak, vagy egy autópályának, akkor miért ne járhatna a szegedi kerékpárosoknak? Pláne, ha így lehetne a hidat UTÓLAG kerékpárosbaráttá tenni. Amit egykor kihagytak, lehagytak, azt utólag kell pótolni, az új igény jelentkezésekor.
Szegeden két spirálrámpa kellene. Minegyiket a híd mell és közvetlenül az árvédelmi töltés mellé téve.
Az újszegedi oldalon ott egy magánkert van, melyen a tulajdonosa egy minimális művelésű birtokot tart fenn, melynek tulajdonosa azt várja, hogy egykor minél többet kaszálhasson a telkéért.
A szegedi oldalon a Felső Tisza-part - Árbóc utcai csatlakozása valamint a híd közötti terület ma még üres, a valamikori népművészeti ház előtt.

Az előbbiekben említett derékszög meredekségét a műszakiak nem fokban, hanem %-ban mérik. Az 5% így pl. azt jelenti, hogy 1 m-en 0,05 m-t, azaz 5 cm-t emelkedik a vonal.

A spirális rámpán valami ilyesmit látna a kerékpáros:



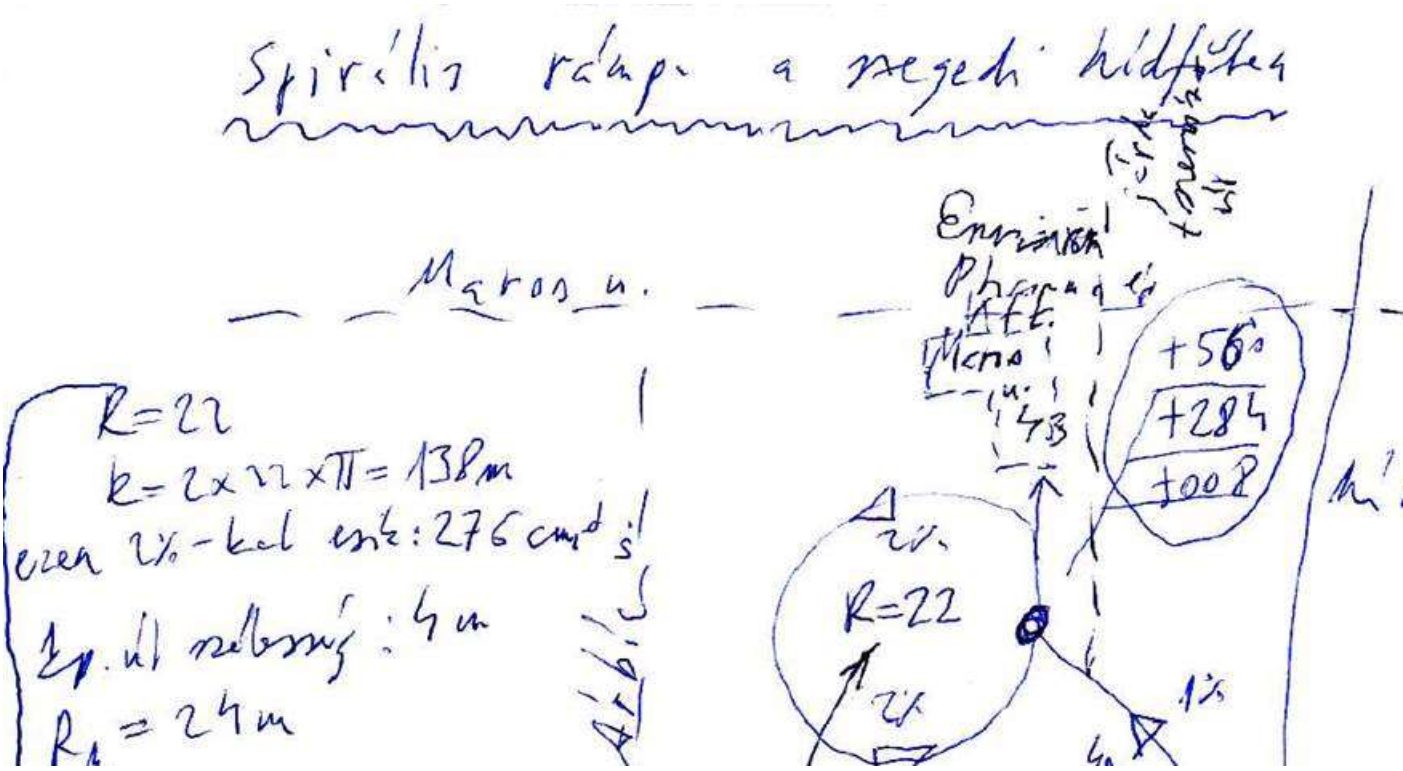
https://hypeandhyper.com/a-legszebb-setalohidak-top-5/

A híd szélessége 4-5 m széles lenne.

Lehetne rá tetőt is tenni, de olyan telek várhatók, amikor hó ritkán esek, bár a nyári napszúrás ellen mégis jó lenne valami, mely árnyékot ad.

A szerkezet valami könnyű lenne. A szerkezeti vastagságnak előzetesen 30 cm-t vettem fel, a kerékpáros űrszelvénynek pedig 2,5 m-t.

Az én javaslatom
Egy spirális rámpa.
A rajzom csak egy vázlat, mert nincs pontos geometriai felmérésem sem helyszínrajzi, sem magassági értelemben.

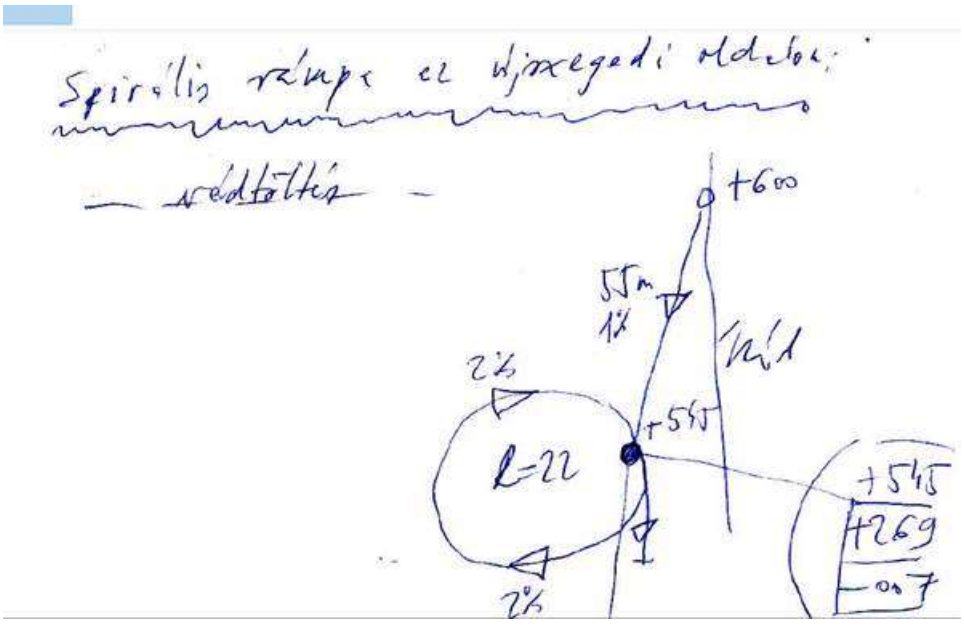


A spirális rámpa tengelyének sugara 22 m. A rámpát két hengerfelület veszi közre, egy 20 és egy 24 m-es sugarú.

A spirális rámpát egy önálló is híd köti össze a Bertalan híddal kb. 40 m hosszban.

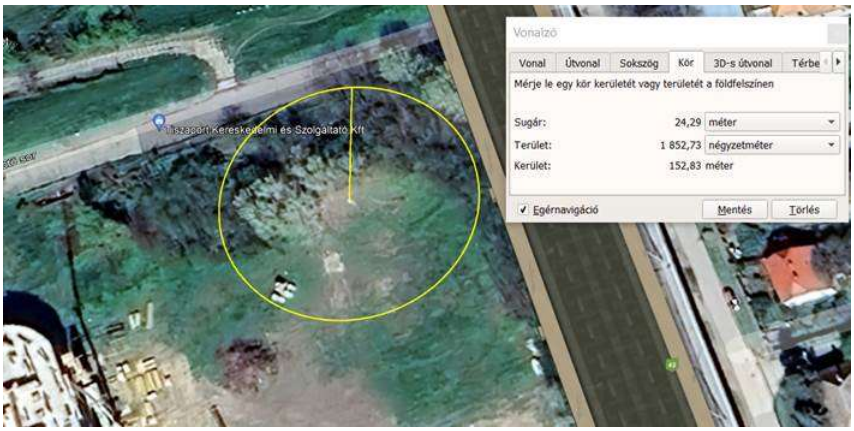
A spirál egy kört megtéve 138 m utat tesz meg, a szint 276 cm-t esik.

Ez szükséges magasságkülönbség a kerékpáros űrszelvény (250 cm) és a szerkezeti vastagság (20-30 cm) miatt. A spirálban az egymás alatti pontok különbsége ennyi.



A hely a szegedi oldalon a szűkebb:





A szegedi oldal legnagyobb ellenfele a Maros u. 43. alatti gyönyörűen felújított épület, melynek homlokzata a Maros u. felé néz:



Az egykori romos épületet gyönyörűen felújították. Most az Envision Pharma Kft. van benne, mely nemzetközi cég magyar része.
Felújítása díjat nyert.
„A jelenleg irodaként funkcionáló épület – amelynek egykori tulajdonosa vélhetően a szegedi Pick család volt – műemlék védett.”
https://azevirodaja.hu/nevezok/envision-pharma-szeged/49359
A felülnézetben fehérnek látszó felület az épület bekerített udvara.

Jobb ettől minél távolabb maradni. Viszont a Felső Tisza-parti útról van egy teljesen értelmetlen jobbra sáv az Árbóc utcára, mely lehetővé tenné, hogy a 22 m-es kört elhúzzuk a Tisza felé.

Látható, hogy a 22 m-es kör a spirál tengelye. Mivel ebből kettőt használok a rámpában, ezek együttes megközelíti a 2%-hoz szükséges 300 m-t (275 m).
Egy körön 276 cm-t lehet a magasságot ejteni, csökkenteni. A két körön tehát összejön a 5,6 m, mert a hídtól a spirálig is eshet a magasság.

A terület ma is ligetes, tehát ehhez könnyi igazodni, csak be kell fásítani a hengerfelület belsejét. Lehetőleg nagyra növő fajjal, mint a platán, mert az árnyék is nagyon jól jönne, ha nem lesz teteje.

Elképzelhető, hogy az alsó spirál egyszerű, hagyományos alátámasztású lenne, a felsőt pedig egy pilonra fel lehetne függeszteni. Nem tudom, hogy melyik az olcsóbb. Ilyen függesztett gyalogos híd a budapesti Robinson híd:



De lehet a szokásos alátámasztás is:



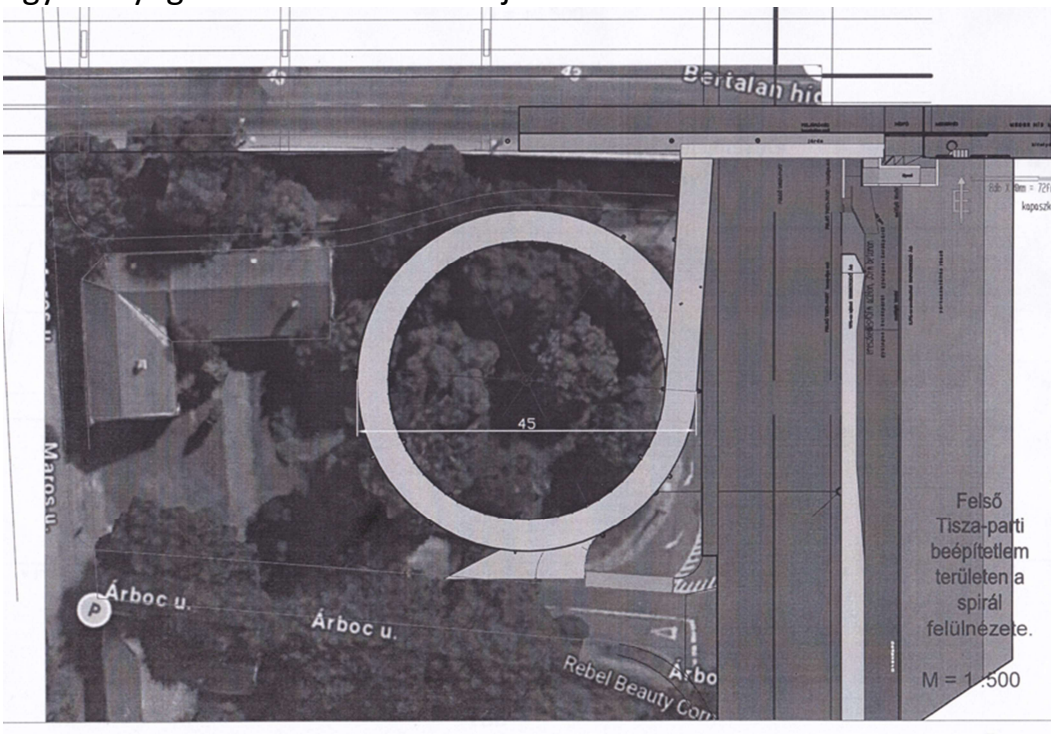
A műemlék ház és a híd között vízszintes járda van, megint gyalogos nélkül, mely keresztezi a Maros utcát és elmegy a Bárka utcáig. Ezt csak ki kellene szélesíteni és rátenni egy réteg aszfaltot.

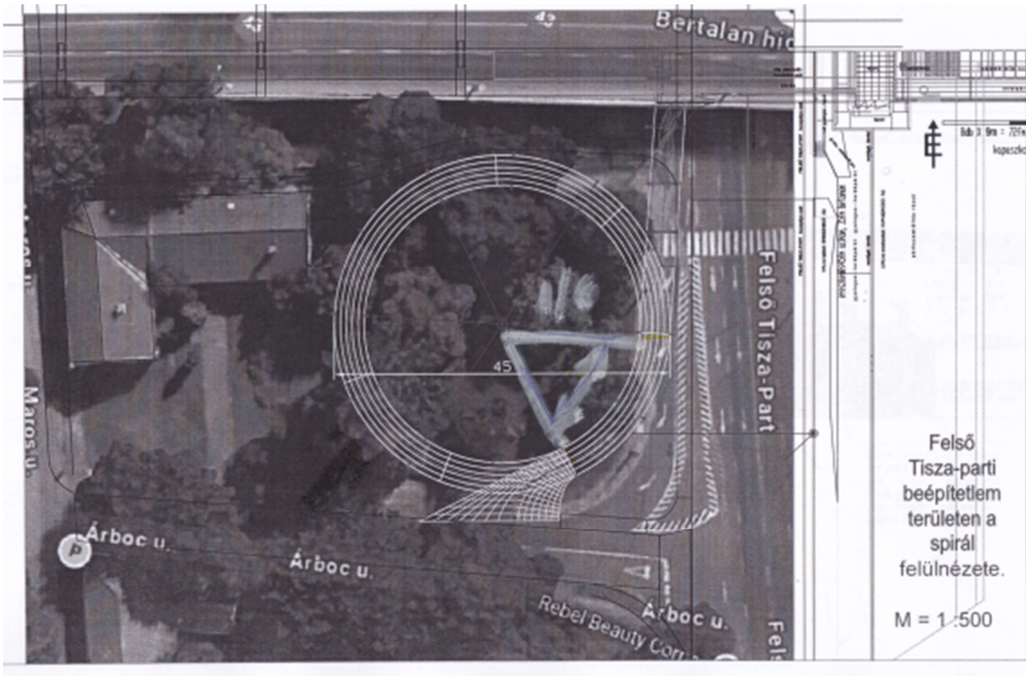
A Bárka és a Sajka utca között pedig már egy szervízút van. Tehát nem is kellene semmiféle új járdát építeni a Szilléri sgt-i csomópontig.

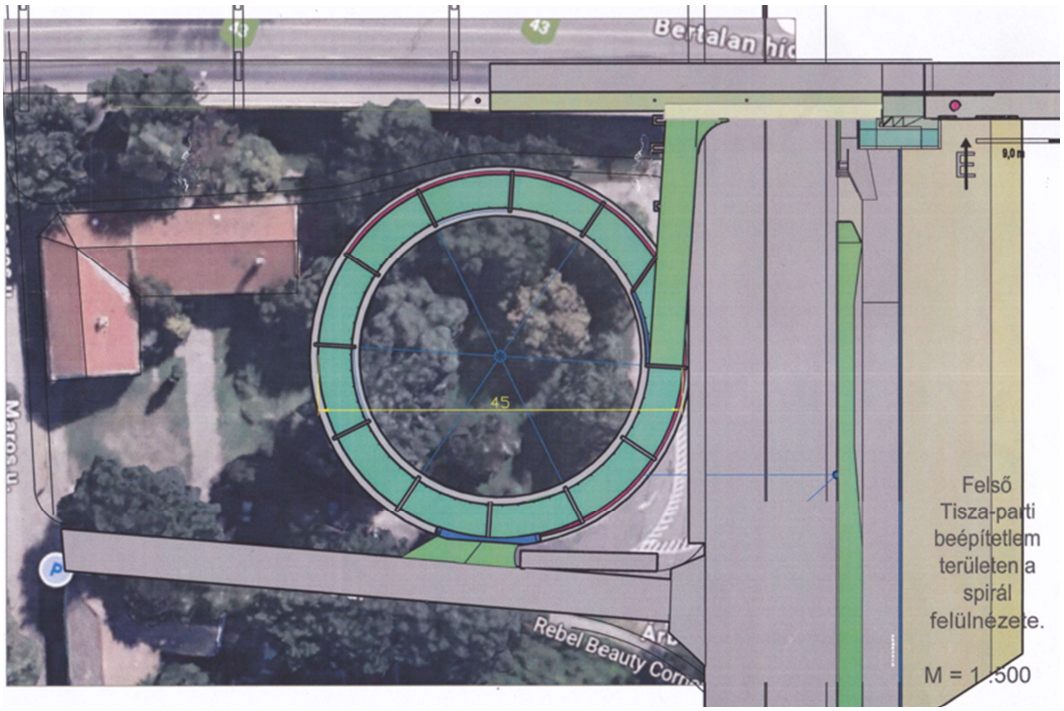
Megjegyzem, hogy a Maros utca miután átbújt a híd alatt zsákutcává válik az egykori gimnázium mellett.

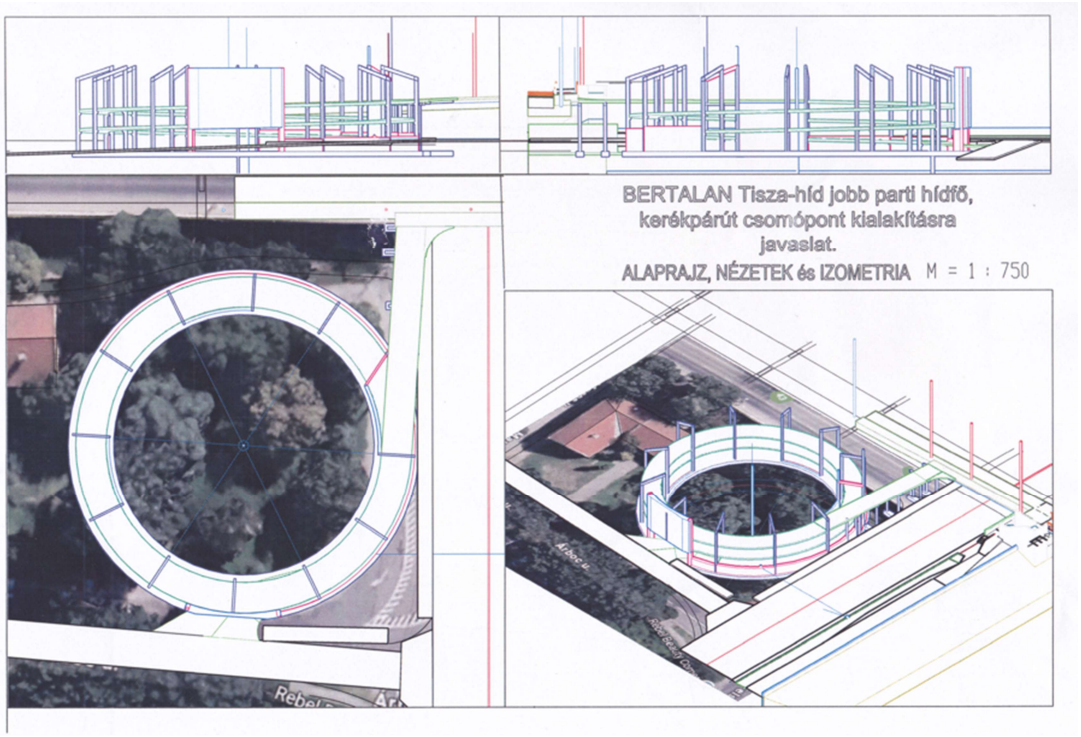
Az újszegei oldalon sokkal nagyobb a hely. Itt érdemes lenne a spirális sugarát növelni, hogy még a 2%-ot csökkenthessük. Most oda is 22 m-es, illetve a 24 m-es külső sugarat rajzoltam.

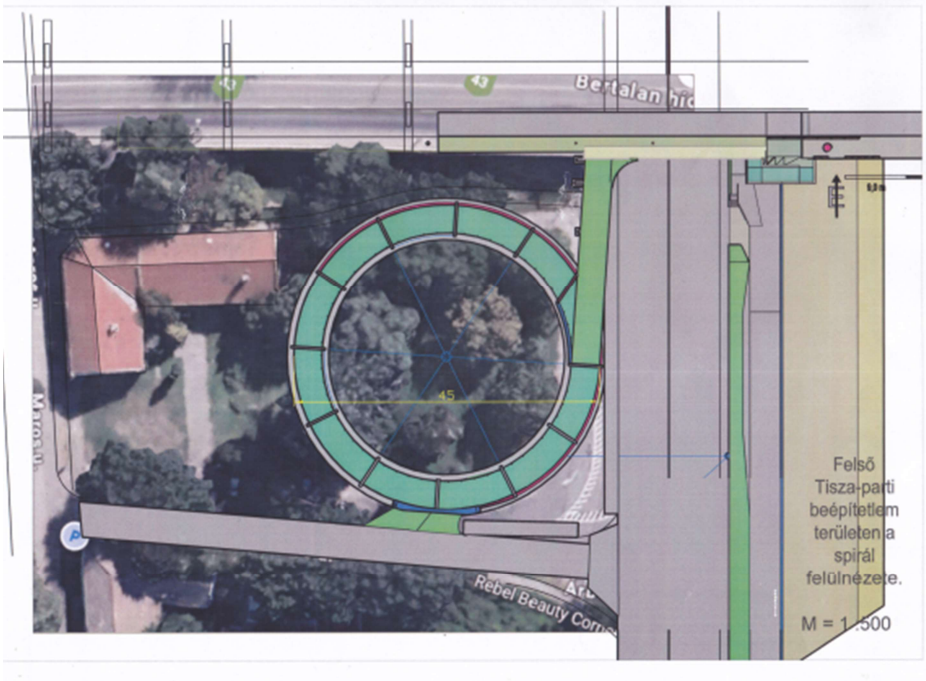
<u>Jójárt János hídmérnök úr negyedik javaslata, egy spirális rámpa</u>
2024. IX. 10-én lepett meg az alábbi rajzokkal.
Ezeken látható a spirális rámpa lényegesen jobban kidolgozott alakja az én vázlataimhoz képest, ahogyan egy szerkezetépítő mérnök egy „vázlatot” elképzel.
Jobb az alaptérképe, melybe így pontosabban el tudja helyezni a létesítményt.
Természetesen, az adathiány miatt, Ő is kénytelen feltételezésekkel élni, de a munkája elképzelhetőbbé teszi a spirális rámpát.
A befektetett sok munkát most is köszönöm!.
Meglepetésemre még a sprirális rámpa hosszesését is le tudta vinni 1,8%-ra, mely ugye lényegesen kedvezőbb a feljáró hidak 3%-os hosszesésénél!



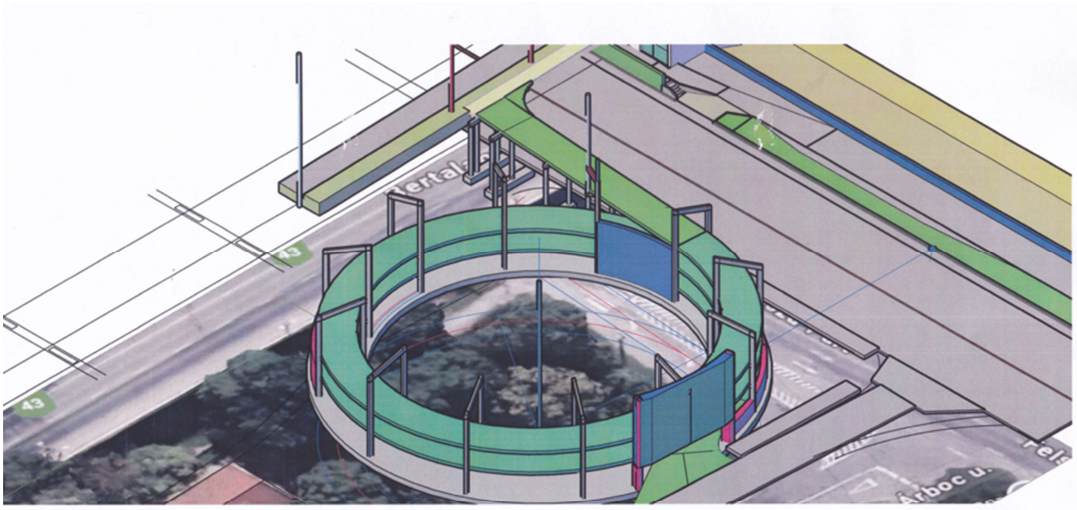

Bertalan hí
Felső Tisza-Part
Árboc u.
Árboc u.
Árboc u.
Rebel Beauty Com
45
Felső Tisza-parti beépítetlem területen a spirál felülnézete.
M = 1 :500

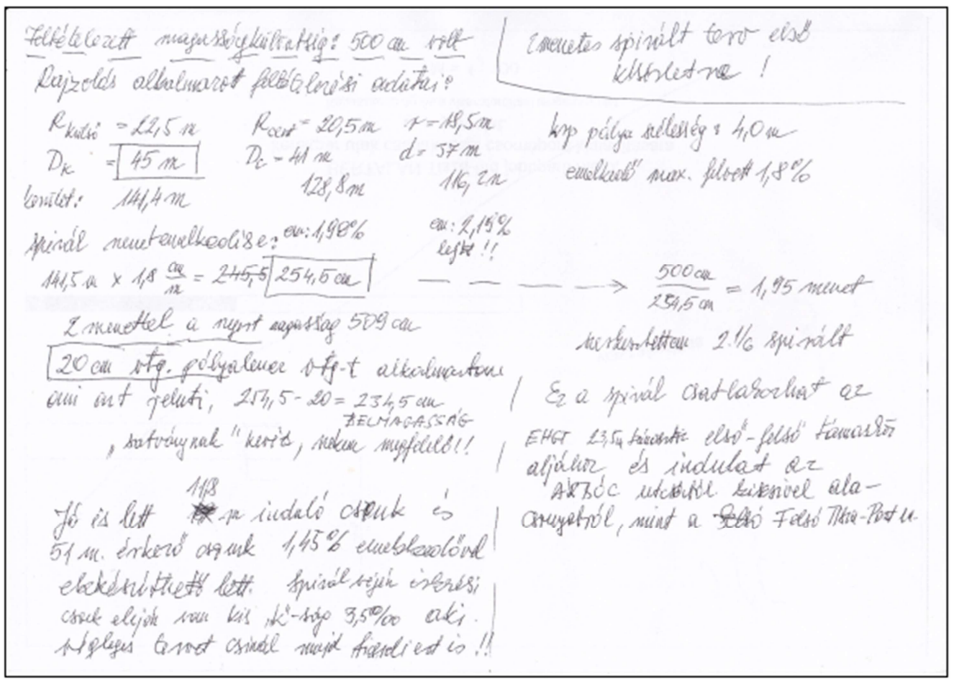

Bertalan hí
Rebel Beauty Com
45
9,0 m
Felső Tisza-parti beépítetlem területen a spirál felülnézete.
M = 1 :500

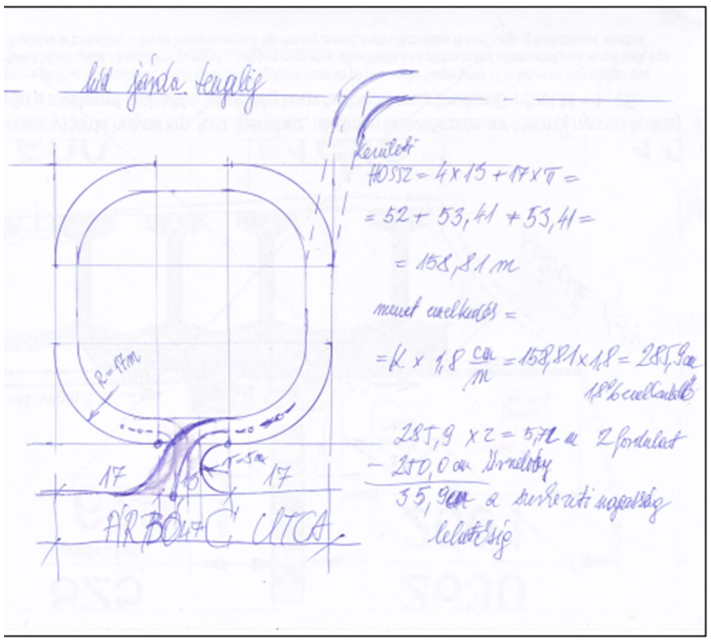

BERTALAN Tisza-híd jobb parti hídfő,
kerékpárút csomópont kialakításra
javaslat.
ALAPRAJZ, NÉZETEK és IZOMETRIA M = 1 : 750

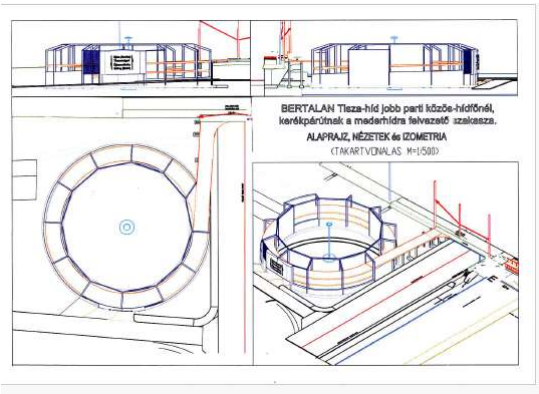

Felső
Tisza-parti
beépítetlen
területen a
spirál
felülnézete.
M = 1:500

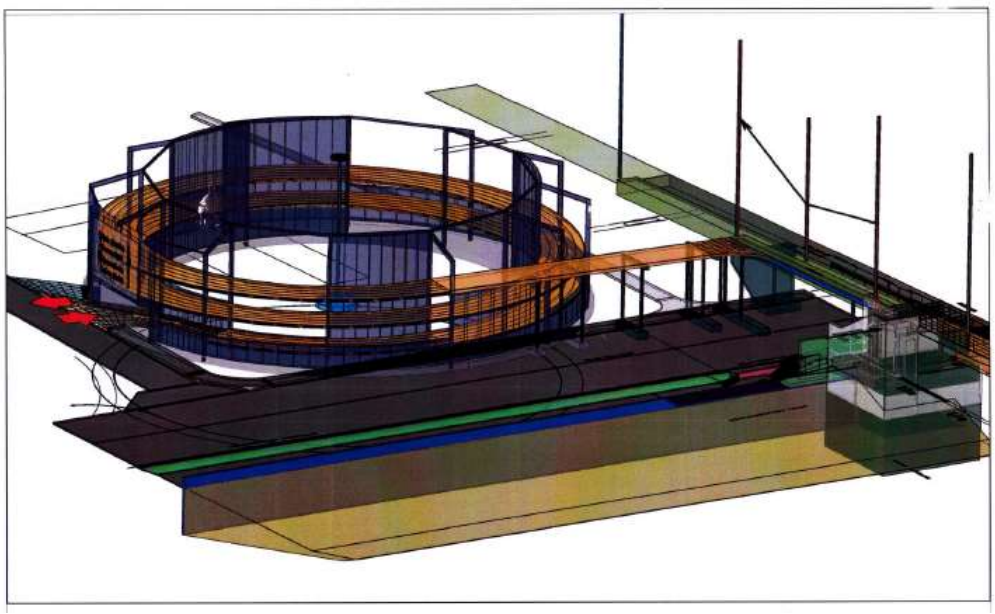

Bertalan híd
Felső Tisza-part
Árboc u.
Árboc u.
4m
45m
9,0 m




Felfelé ívelt magassági kiiktatáig: 500 cm volt
Rajzolás alkalmával felfelé ívelési adatai:
Rkülső = 22,5 m
Dk = 45 m
kerület: 141,4 m
Rbelső = 20,5 m
Db = 41 m
128,8 m
r = 18,5 m
d = 37 m
116,2 m
Emeletes spirált toró első kísérletre !
kép pálya szélesség = 4,0 m
emelkedő max. felett 1,8 %
spirál menetemelkedése: cm: 1,98%
141,5 m x 1,8 cm/m = 245,5 254,6 cm
cm: 2,15% legyk !!
500 cm / 254,5 cm = 1,95 menet
2 menettel a nyílt magasság 509 cm
20 cm vtg. gólyalécet vtg-t alkalmaztam
ami ant feluli, 254,5 - 20 = 234,5 cm
, szövegnek "kerül, nekem megfelelő!!
FELMAGASSÁG
Jó is lett 1/13-ra indaló oszlop és
51 m. érkező oszlop 1,45% emelkedőből
elkészítettem lett spirál sejik ívelési
csak elejük van kis hb-sejp 3,5‰ eki.
Néhány évet csinál majd kiegészíti is !!
Ez a spirál csatlakozást az
EHGT 23/a kiírásra első-felső támaszt
alájáról és indulást az
ÁRBÓC utcából kiemelve ala-
csonyabról, mint a Felső Tisza-Part u.


híd járda hosszig
kerületi
HOSSZ = 4 x 15 + 17 x π =
= 52 + 53,41 + 53,41 =
= 158,81 m
menet emelkedés =
= k x 1,8 cm/m = 158,81 x 1,8 = 285,9 cm
1,8% emelkedő
285,9 x 2 = 571,8 cm 2 fordulat
- 250,0 cm Ürmérő
35,9 cm a szerkezeti magasság
lelatőssig
R=17m
17
17
ÁRBÓC U. UTCA


BERTALAN Tisza-híd jobb parti közöe-hídfőnél,
karékpárútnak a maderhídra felvezető szakasza.
ALAPRAJZ, NÉZETEK és IZOMETRIA
(TAKARTVONALAS M=1:500)



Összefoglalás

Javaslom a Bertalan híd bevonását a szegedi kerékpáros hálózatba, mint nagy adottságot, akként, hogy a mederhídon a belváros felőli járdán menjenek a bicajosok mindkét irányban.

Ez feloldja a híd egyik kerékpáros taszítását, a kerékpároshoz közel menő autós kerékpárost zavaró hatását.

A hídi járda is a híd része, egy rendkívül értékes terület. Ha a kihasználatlanságát kihasználtságra lehet fordítani, akkor lényegesen javítottunk a helyzeten anélkül, hogy emiatt bárkit is hátrányosan szolgáltatási minőség csökkenésre kényszerítenénk. Semmi ilyenre nincs szükség.

Értelmetlen lenne a kihasználatlan felületet ugyanúgy hagyni, míg ehy használtból elvenni.

A mederhidak két végén pedig egy-egy kerékpáros spirál rámpa épüljön, akár önkormányzati beruházásként is.

Ez megoldja a híd másik gondját, a meredek emelkedőkét, mely szintén kerékpárost taszító hatás.

A spirális rámpáktól pedig a terepszinten kerékpárutak vezessnek két nagy határoló közúti csomópontig.

Így kiküszöbölhető a híd két nagy „hibája”.

Szeged, 2024. IX. 9. (unokám születésnapján)