



## TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

### *Sajószentpéter város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez*

A rendelkezésünkre bocsátott kerékpárforgalmi hálózati tervet áttanulmányoztuk, véleményünk szerint a – megfogalmazott észrevételeinkkel ténylegesen korrigált – dokumentumban foglaltak megvalósítása érdemben segítheti Sajószentpéteren a kerékpáros közlekedés fejlődését. Ezért azt a Kerékpáros Miskolc Egyesület a csatolt észrevételekkel támogatja.

Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2017. november 20.

  
Kunhalmi Zoltán  
elnök



**KERÉKPÁROS MISKOLC  
EGYESÜLET**  
3526 Miskolc, Kassai u. 24.  
Adószám: 18274239-1-05  
bankszámlaszám: 72900714-10503834



Vascsák Roland  
elnökségi tag



## SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

### *Sajószentpéter város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez*

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

A KHT-re az alábbi észrevételeket tesszük.

1. Javasoljuk a dokumentum kiegészítését tartalomjegyzékkel.
2. A dokumentumot a címe a kerékpárút-hálózat bővítésének hálózati terveként definiálja. Javasoljuk a cím pontosítását kerékpárforgalmi hálózati tervre. Ez pontosabban fejezi ki, hogy a KHT-ben nem csupán a kerékpárutakkal, hanem az egész város komplex kerékpározhatóságával kell foglalkozni, és megfelel az uniós pályázatok követelményeinek is.
3. Vezetői összefoglaló. Általában hasznos a tapasztalatok átvétele, ez KHT-kre is igaz. Mindazonáltal konkrét példa átvételekor – a vezetői összefoglaló (de nem csupán ez a fejezet) lényegében megegyezik Miskolc KHT a város honlapjáról letölthető változatával – érdemes jó példát választani, ez ebben az esetben nem teljesült. A miskolci KHT-nél is probléma, hogy a vezetői összefoglalóban leírtak több ponton ellentétben vannak a KHT tényleges tartalmával, ez Sajószentpéter KHT esetében is tapasztalható. Javasoljuk e fejezetben a helyzetelemzés és a beavatkozási javaslatok legfontosabb megállapításainak rövid összefoglalását.
4. A 3.1.3. és 3.1.4. pontokból nem derül ki, hogy a városnak vannak-e, és ha igen, milyen elképzelései, jövőképe a települési közlekedési munkamegosztásról. A modal split meghatározása, a háztartásfelvétel nyilván nem a KHT feladata, de ha a városban van rá adat, érdemes lenne kiegészíteni a KHT-t a tény modal splittel, és szükség lenne modal split célkitűzés meghatározására is. Ez azért lényeges, mert a beavatkozási, cselekvési igények, a fejlesztési irányok meghatározása a KHT-ben pontosan a cél modal split elérése érdekében történik. Ha nem így van, akkor fordított logikájú a tervezés, ezért szükségképpen nem eredményezhet optimumot. Érdemes definiálni, hogy milyen szerepet szánunk az egyes közlekedési módoknak (a kerékpározás mellett külön a gyalogos közlekedésnek, a közösségi közlekedésnek, az egyéni gépjármű-közlekedésnek). Külön kardinális kérdés a védtelen közlekedők helyzete.
5. A 16. oldalon, a meglévő kerékpárforgalmi hálózat bemutatása fontos hibákat tár föl. Ezt azzal egészítjük ki, hogy a gyalog- és kerékpárút egyoldali kétirányú, tehát nem irányhelyes. Javasoljuk továbbá vizsgálni, hogy a használati szélessége elegendő-e (ez természetesen a gyalogos felületekre is vonatkozik).



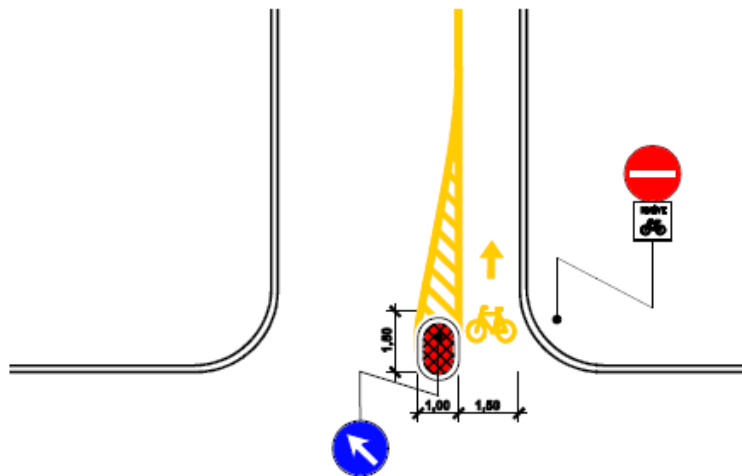
6. Amennyiben a kerékpározás feltételeit vizsgáljuk (17. oldal) az sokkal átfogóbb kérdés, mint a haladó kerékpárforgalom feltételei. Ide kell érteni a nyugvó kerékpárforgalmat (rövid tartamú parkolás, hosszabb idejű tárolás, pl. társasházaknál), a kerékpárforgalom komfortját növelő létesítményeket, pl. közpumpák, stb. is. Itt emeljük ki, hogy a KHT két olyan fontos mutatóban is elmaradást állapít meg, amelyek javítására később nem találunk a helyzet érdemi megváltoztatására alkalmas javaslatokat. Ezek: a gépjárműforgalom sebességhatárai, illetve a forgalomcsillapítás.
7. A 18. oldalon szerepel, hogy az önkormányzat kiemelt figyelmet kíván fordítani a kerékpáros közlekedés térnyerésének biztosítására, itt említve a 26 jelű fkl. út melletti meglévő egyoldali kétirányú létesítményt. Mivel alig néhány oldallal korábban lett bemutatva, hogy ez a létesítmény mennyire nem megfelelő, nyilvánvaló, hogy ezen a szakaszon ez a létesítmény a kerékpáros közlekedés fejlődését nem segíti elő, így ez nem kipipálható, megoldott feladat, hanem a feltétek javítása fontos cselekvési igény. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása, forgalomtechnikája tragikus, ha ezt az ITS erősségnek minősíti, akkor komoly baj van. A lehetőségek között az elkerülő út megépítésével egyetértünk, ez valóban rendkívül fontos. Ugyanakkor itt is hiányoljuk a végiggondolt koncepció alapján megvalósuló, széles körű forgalomcsillapítást, amely az elérhető város megteremtésének is kulcseleme.
8. A 3.2.1. fejezetben javasoljuk a forgalomvonzó létesítmények pontosabb felsorolását. Megjegyezzük, hogy alapvetően nincs kerékpáros szempontból forgalomvonzó létesítmény: az éppen kerékpárral közlekedő általában ugyanoda szeretne eljutni, mint az éppen gyalogosan, közösségi járművel, vagy egyéni autóhasználattal közlekedő. Ezért alapvetően minden, más mód számára releváns úti cél a kerékpárral is elérhető kell legyen.
9. A 3.3.1.2 pont átdolgozását javasoljuk. Bár a forgalomcsillapítás helyzetének bemutatására nem feltétlenül a baleseti gócpontokat tárgyaló 3.3.1.2 pont a legalkalmasabb, ha itt került szóba, akkor itt jegyezzük meg, hogy ha a város valóban nem tervez érdemi forgalomcsillapítási intézkedéseket, akkor kétségbe vonható a város élhétősége, a kerékpáros közlekedés fejlesztése, és egyáltalán: a védtelen közlekedők biztonsága iránti elkötelezettség. A csillapítási intézkedés minden kerékpárosbarát beavatkozás alapja, így ennek lehetőségeit mindenképpen szükséges tartjuk a KHT-ben részletesen bemutatni. *„A kerékpárút részleges hiánya is hozzájárul a balesetekhez, mivel az úton kerékpározók nincsenek biztonságban és vagy a kerékpáros, vagy a gépjárművezető figyelmetlenségéből adódóan következnek be a balesetek.”* Az idézett mondat ebben a formában félreérthető, érvekkel alátámasztva nincs, kérjük törlését a dokumentumból.
10. A 3.3.1.4 pont szövege a KHT szerepének félreértelmezésére utal. A sorrend valójában fordított. A KHT feladata ugyanis nem az, hogy valamely tervezett konkrét beruházás létjogosultságát igazolja, hanem a település teljes területének áttekintésével fel kell(ene) tárnia a beavatkozási igényeket, azokat rangsorolni, és épp a konkrét beruházásokat kellene a KHT alapján megvalósítani. A dokumentumban az olvasható, hogy a beruházásban érintett utcák között nincsen egyirányú forgalmú út. Nem ez a kérdés, hanem az, hogy a településen milyen kerékpárforgalmat akadályozó tényezők vannak, és ezek a hálózati folytonosságihiányok hogyan oldhatók föl. Tehát nem valamely tervezett beruházás környezetét kellene vizsgálni, hanem a település úthálózatát felmérni, és javaslatokat tenni a megoldásra.



11. A 3.3.1.6 pontban hiányzik a kerékpárparkolás helyzetének felmérése. Javasoljuk pótolni.
12. A 3.3.2.1 pont a címével ellentétben nem Sajószentpéter kerékpárforgalmi hálózatának kialakulását mutatja be, hanem a kerékpárforgalmi hálózatokon általában alkalmazható hálózati elemeket ismerteti. Az első bekezdésben értelemzavaró hiba, hogy a kerékpárforgalmi hálózat csak azokat az elemeket foglalná magába, amelyekben külön jelzések vannak. Ez téves. A kerékpárforgalmi hálózatnak minden olyan közforgalomban igénybe vehető köz- és magánút az eleme, amelyen a kerékpározás jogszabály erejénél fogva, vagy jelzőtáblával nem tiltott. (Ezt egyébként a 29. oldal felsorolása tartalmazza is.) Az másik kérdés, hogy az adott szakasz mennyire jól kerékpározható, vagy mennyire kerékpárosbarát. Ettől még a kerékpárforgalmi hálózat része. Ezt az észrevételünket azért is hangsúlyozzuk, mert megértése a település kerékpárforgalmi hálózatának bemutatásához fontos.
13. A 3.3.2.2 pontban az általános megállapítások mellett javasoljuk a hiányosságok konkrét helyszínekre történő azonosítását.
14. A 3.3.2.3 pont foglalkozik a csökkentett sebességű övezet, valamint a lakó-pihenő övezet ismertetésével. Javasoljuk ennek a résznek a pontosítását és kiegészítését, mert nagyon fontos, és Sajószentpéteren mindkét csillapítási lehetőség alkalmazására kedvezőek a feltételek.
15. A 34. oldal utolsó bekezdéséhez: ha a kerékpárforgalmi létesítmény az útkereszteződésben nincs átvezetve, az bizony folytonossági hiány. A gyalogos-átkelőhely zebracsíkja alapvetően a gyalogosok közlekedésének biztosítására hivatott, a kerékpárforgalmi létesítményt mindig a típusának megfelelő burkolati jellel kell átvezetni.
16. A 4.2.1 pont (38. oldal) nem tartalmazza az emelkedők százalékban kifejezett mértékét, így nem ítélné meg, hogy azok a kerékpározást ténylegesen mennyiben nehezítik.
17. A 40. oldal francia bekezdéseihez megjegyezzük, hogy a településen belül a kerékpárral való megközelíthetőséget mindenhol biztosítani kell, a főútvonal mentén fekvő forgalomvonzó létesítményekét is.
18. A 44. oldal félreérthetően megfogalmazott 2. bekezdésében feltétlenül szükséges pontosítani, hogy a közlekedők jó kölcsönös láthatósága jelzőlámpás csomópontokban is ugyanolyan fontos, mint a többinél!
19. 4.3.1.5 ponthoz: (46. oldal) Sajószentpéteren a meglévő egyirányú forgalmú utak kifejezetten alkalmasak a kétirányú kerékpározásra történő megnyitásra, és súlyos hiányossága a város közlekedésszervezésének, hogy ezek megnyitása még nem történt meg. Kifejezetten kis költségű beavatkozásokról van szó, amelyek azonban jelentősen hozzájárulnak a város közlekedési kultúrájának fejlődéséhez, az együttműködő közlekedési viselkedés meghonosodásához. A Bükkalja, Péch Antal, Benedek Elek utca, Major köz, a Kálvin téri háromszögben (Iskolaszög) az egyirányú szakaszok, az Árpád utca (a Léway u. felőli járműosztályozó, a torkolat megfelelő korrekciójával), Léway József utca egyirányú szakasza mind-mind kijelölhető. (Hálózati szempontból az Árpád és a Léway utca a legfontosabb.) Ezen utcák, utcaszakaszok egy részében (főleg a keleti oldalon fekvőkben) célszerű lehet a gépjármű forgalmi iránnyal ellentétes irányban közlekedő kerékpárok számára, illetve a párhuzamos parkolósávoknál az ajtónyitás miatti oldalakadály-



távolság figyelembe vételével a kerékpáros nyom kijelölése. Emellett utcánként javasolt vizsgálni,



hogy érdemes-e épített vagy felfestett kerékpáros kaput létesíteni (lásd az ÚME mintaábráját). Mindezek alapján javasoljuk a KHT továbbfejlesztését az egyirányú forgalmú utak kétirányú kerékpározhatóságára vonatkozó konkrét programmal.

20. A 47. oldalon az *Egyéb, kisebb befektetést igénylő javaslatok...* című fejezetrészben pontatlan az előretolt felállóhelyre vonatkozó szöveg: az előretolt felállóhely nem átvezetés, hanem a járműosztályozó része, a kerékpáros előnyítás lényege nem az, hogy a gyalogosok után kapjanak a kerékpárosok zöldet, hanem az, hogy a többi jármű előtt.
21. A 4.3.1.11 pontban az 55. oldalon szó van a SUMP-ról. Ha a város rendelkezik fenntartható városi mobilitási tervvel, akkor javasoljuk felvenni a 3.1 pontba és bemutatni a megalapozó dokumentumok között, ám mivel helyijáratú autóbuszvonal nincs a városban (a helyi kiszolgálást is a helyközi járatok biztosítják), ezt mindenképpen célszerű törölni. A vasútállomáson nincs aluljáró.
22. Az 56. oldalon kezdődik az úthálózat kerékpározhatóságának tárgyalása mellett a tervezett beavatkozások ismertetése. A továbbiakban ezekre reagálunk. (A szövegben hivatkozott 4. mellékletet, amely a fejlesztéseket bemutató rajz lenne, a részünkre megküldött anyag sajnos nem tartalmazta.) Javasoljuk a fejezet tisztázását, mert rendkívül nehezen értelmezhető, mivel az egyes hálózati elemek elnevezései keverednek, nem egységes a fogalomhasználat. Emiatt sokszor nem egyértelmű, hogy mit terveznek (pl. a Pálóczi utcában kerékpáros nyomot, vagy kerékpársávot – függetlenül attól, hogy ebben az utcában egyiknek sincs értelme). Javasoljuk az egyes hálózati elemeket egységesen, az útügyi műszaki előírásban alkalmazott elnevezéssel említeni. Ugyanez a probléma merül föl a forgalomtechnikában is, pl. „*Kerékpárosok keresztirányú közlekedésére kell számítani*” elnevezésű jelzőtábla/kiegészítő tábla nem létezik. Javasoljuk a jelzőtáblák azonosítását az e-UT 04.02.11:2012 sz. ÚME szerinti, esetleg a KRESZ-ben szereplő pontos ábraszámmal és elnevezéssel. Értelmezhetetlen pl. a Daru utcánál *Kerékpárút, Kerékpárút vége* jelzőtáblák kihelyezése, feltéve, ha a Pálóczi utcában valóban kerékpársávot vagy kerékpáros nyomot terveznek – hiszen nincsen kerékpárút. Gyalog- és kerékpárút esetén alapvető kérdés, hogy elválasztott, vagy elválasztás nélküli változatról van szó, ezek forgalomtechnikai jelzései is különbözőek, ezért is fontos mindig pontosan említeni őket. A KHT helyenként a szükségesnél mélyebben megy bele olyan kérdésekbe (pl. pályaszerkezet rétegtrendje, forgalomtechnika), melyek



tisztázása elegendő az egyes beavatkozások tervezésekor. Esetenként mégis ezekre is teszünk észrevételeket.

23. A Pálóczi és Ady utcában nem indokolt sem kerékpársáv kijelölése, sem kerékpáros nyom fölfestése, sem kerékpárút építése. A szélesítés fölösleges, és csak növelné a gépjárművek sebességét. Kerékpárral itt vegyes forgalomban lehet és kell közlekedni. E két utcát – minimális beavatkozásként – 30 km/h sebességkorlátozás elrendelésével, és a sebességkorlátozás betartását kikényszerítő, de kerékpárosbarát módon megvalósított fizikai beavatkozásokkal javasoljuk kerékpárosbaráttá tenni. Vizsgálatra érdemesnek tartjuk a 26 jelű fkl. út átvezető szakaszából kiágazó, a Csiba László utcától az Ady Endre utcáig terjedő terület lakó-pihenő övezetként történő kijelölését. Hangsúlyozzuk, hogy a 26 jelű fkl. út átvezető szakaszának kerékpározhatóságát célforgalomban a javasolt beavatkozás esetén is szükséges biztosítani, mivel az átmenő kerékpárforgalom számára jó megoldás ugyan a párhuzamos kiserőutak fölhasználása, azonban a főútvonal melletti ingatlanok kerékpáros megközelíthetőségét is biztosítani kell.
24. A kerékpáros nyom felfestését a Vörösmarty utcában – melynek két oldalán csillapított övezetbe vonható utcák vannak – támogatjuk, azonban a forgalomtechnika módosítását javasoljuk. A csomópontokban a piros (helyesen: téglavörös) felfestés indokolatlan, az átvezetést 1-es típusú kerékpáros nyomokkal javasoljuk jelölni. Az autóbuszöblöknél szintén elegendő a kerékpáros nyomok alkalmazása, azonban itt javasolható a sűrített kiosztás.
25. Deák utca, Sport utca: az útburkolat javításával egyetértünk, azonban ezekben a kiserőutakban a szélesítés nem előnyös, a gépjárművezetők nagyobb sebességgel haladnának, ami a kerékpározók, és különösen a gyalogosok, kiemelten a gyermekek, idősek biztonságát, de a lakókörnyezet élıhetőségét is kedvezőtlenül befolyásolná. Itt is javasoljuk vizsgálni lakó-pihenő övezet kialakíthatóságát, a minimum-program pedig a 30 km/h sebességkorlátozás és a fizikai lassító elemek alkalmazása lehet. Sem kerékpáros nyom, sem kerékpársáv alkalmazására nincs ok, a kerékpáros közlekedésre a vegyes forgalom itt megfelelő. A lakóutcák egymás közötti keresztezéseinél a téglavörös felfestésre nincs szükség, azonban LPÖ hiányában is vizsgálandó a jobbkezes forgalmi rendek kialakítása.
26. Kossuth út, István király út. Gyalogos közlekedésben az irányhelyesség értelmezhetetlen, de az valóban szükséges, hogy az út mindkét oldalán legyen járda (amit a gyalogosok mindkét oldalon mindkét irányú haladásra használnak.) A 26 sz. fkl. út városi átvezető szakasza mellett alkalmazható megoldásra a következő pontokban teszünk javaslatot.
27. Kossuth út, István király út, a lakott terület északi határától a Vörösmarty utcai (2517 jelű országos közút) jelzőlámpás csomópontig: a város fő közlekedési útvonalának, a 26 jelű fkl. út átvezető szakaszának kerékpárosbarát megoldása a számos kötıtséggel nem könnyű feladat. Itt csak az alapelvekre adunk javaslatot, természetesen később, a részlettervezésnél is szívesen segítünk. Északról dél felé haladva mutatjuk be javaslatunkat. (Megemlítjük, hogy még a lakott terület kezdete előtt elválasztó akadály a Borsodchem iparvágány.) A lakott terület kezdetétől a továbbra is a főútvonal nyugati oldalán haladó, egyoldali kétirányú kerékpárforgalom vezetésére megfelelő a párhuzamos István király utca fölhasználása kb. a Hazafias utcáig. Alkalmos helyen, valahol a Madách és a Hazafias utca közötti szakaszon középszigettel elválasztott kerékpáros átvezetés

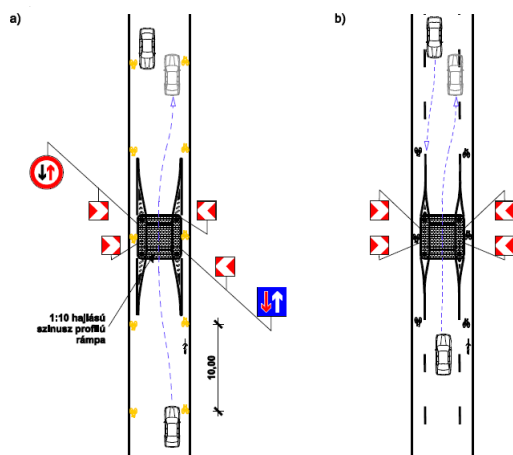


létesítését javasoljuk. (A legkedvezőbb a Madách utcánál lenne, de itt még lakott területen kívül vagyunk – a határ a Hazafias utcához van közel –, illetve Kazincbarcika felől a felüljárón érkezik a gépjárműforgalom.) Innentől dél felé irányhelyesen, mindkét oldalon, egyirányú kerékpárúton/gyalog- és kerékpárúton vezethető tovább a nyomvonal. A Hazafias utcától a nyugati oldalon jelenleg csak kis szélességű járda vezet tovább, így ezen az oldalon is építeni kell. Az Alacsikai utcától (25129 jelű út) picivel délre, a nyugati oldalon van a KHT-ben említett, a kerékpárforgalom számára jelenlegi állapotában valóban alkalmatlan, átépítendő híd. A keleti oldalon egyszerű, faszerkezetű konzol létesítése vizsgálható. A Kökény utcától a keleti oldal szűkebb, de az irányhelyes vezetés továbbvihető (érdemes vizsgálni, hogy milyen elemmel, pl. a keresztmetszet célszerű átrendezésével jó megoldás lehet a megemelt kerékpársáv). A Deák utcától a gépjárműparkolás rendezésével biztosítható a kerékpárforgalmi nyomvonal számára szükséges szélesség. A 2517 jelű út jelzőlámpás csomópontjához közeledve mindkét oldalon komoly kötöttségek vannak. Dél felé vezető irányban szükség van a csomópont járműosztályozójának igénybe vételére: vagy a forgalom elől elzárt terület fölhasználásával és a keresztmetszet újraosztásával fonódó kerékpársávon, vagy a jobbra kanyarodó sávban vezethető a kerékpárforgalom. A másik forgalmi irányban (a keleti oldalon) az autóbuszmegálló nem feloldható szűkületi szakasz, itt egyirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jelölhető ki. Itt különösen előnyös az irányhelyes vezetés: a kötöttségek miatt konfliktusmentes megoldás nem lehetséges, irányhelyes vezetésnél azonban a konfliktusok megoszlanak és könnyebben kezelhetők.

28. Kossuth út, a Vörösmarty utcai jelzőlámpás csomóponttól a Jókai utcáig. ezen a szakaszon jelenleg a főút keleti oldalán van egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút, mely a két kerékpáros forgalmi irány valamint a gyalogosforgalom számára elégtelen. Javasoljuk egyirányúsítását, és a dél (Miskolc) felé haladó kerékpárforgalmat szintén irányhelyesen továbbvezetni. Ehhez szükséges a Kossuth út nyugati oldalán a párhuzamos parkolósáv felhasználása, melynek helyén védett kerékpársáv létesíthető. A kerékpársávot ráparkolás ellen pl. pollersorral lehet védeni, de itt a hely elegendő lehet egy sor virágosdésza kihelyezésére is. A megszűnő parkolósáv miatti parkolási nyomás a környező mellékutcák rendezésével (parkolóhelyek kialakítása pl. a Somogyi Béla utcában), valamint díjfizetési kötelezettség bevezetésével enyhíthető. A Somogyi Béla utcát követően a parkolósáv oldalt vált, de a keresztmetszet ettől még ugyanúgy újraosztható nagyköltségű beavatkozás nélkül (ha a parkolósáv pályaszerkezete elég erős). Így tehát irányhelyes létesítményekkel el lehet jutni a Bethlen Gábor/Thököly utcáig, ahol az egyoldali kétirányú meglévő gyalog- és kerékpárút ma oldalt vált. Itt a Kazincbarcika felé haladó irány az esőbeálló és az újságospavilon mögött vezethető. A folytatásban a keleti oldalon a váltakozó zöldsáv/parkolósáv felhasználásával kompromisszumos egyirányú létesítmény alakítható ki egészen a Jókai Mór utcáig. Tovább a keleti oldalon a beépítettség miatt kerékpárforgalmi nyomvonal nem vezethető. Ezért célszerűen megválasztott helyen, még a Jókai utca előtt javasoljuk kerékpáros átvezetés létesítését.
29. Kossuth út, a Jókai utcától a 27 jelű fkl. út csomópontjáig (tervezett körforgalom): a kötöttségek miatt itt a nyugati oldalon egyoldali kétirányú vezetés, a meglévő létesítmény felhasználása elfogadható.



30. Kossuth út, a tervezett körforgalmú csomópontot követően kb. a lakott terület déli határáig. A meglévő létesítmény felhasználásával az Ady Endre utcáig, majd a kisforgalmú Ady és Pálóczi utcákban vegyes forgalomban lehet kerékpározni.
31. A 26 sz. főközlekedési út irányhelyes kerékpárforgalmi létesítményekkel fejlesztendő átvezető szakaszán a csomópontoknál és a gyalogos-átkelőhelyeknél kerékpáros átvezetés létesítését is javasoljuk. Megjegyezzük, hogy téglavörös felület felfestése átvezetésben csak ott megengedett, ahol a keresztező forgalommal szemben az átvezetés az elsőbbség, egyéb esetben tilos (e-UT 03.04.11:2010 sz. ÚME 16.4 pontja). Azokon a szakaszokon, ahol nem létesül irányhelyes létesítmény, az átvezető szakasz úttestjének kerékpározhatóságát az úti célok elérhetősége miatt továbbra is biztosítani szükséges.
32. Szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy a 26 jelű út átvezető szakasza melletti kerékpárforgalmi útvonal nem csupán helyi jelentőségű: a Sajószentpétert átmenetben érintő kerékpározók számára is fontos. Kapcsolódnia kell továbbá a várossal szomszédos településekhez is, ez észak felé talán teljesülni is fog. Azonban a KHT egyáltalán nem foglalkozik a megyeszékhely és Sajószentpéter közvetlen kerékpárút-kapcsolatával, pedig ez már ma is nagyon fontos lenne (itt nemcsak a turizmusról van szó, hanem a hivatásforgalomról!), és a jövőben csak még fontosabbá válik. Ezért kérjük erre vonatkozóan a KHT kiegészítését. Ehhez képest a dokumentumban sokszor említett Pitypalatty-völgyi kapcsolat – ahol kisforgalmú utakon, vegyes forgalomban ma is megoldott a megközelíthetőség – elenyésző jelentőségű.
33. A kerékpáros nyom alkalmazása a Hársfa, Erőmű és a Hazafias utcában kifejezetten kontraproduktív lenne. Ezekben a kisforgalmú lakóutcákban nem kerékpáros nyom jelzésére, hanem a gépjárműforgalom megszelídítésére van szükség, pl. lakó-pihenő övezet kialakításával, de legalábbis 30 km/h sebességkorlátozással. Az Erőmű utcában jelenleg a kerékpáros közlekedés számára akadályozó, veszélyes menetdinamikai küszöb van (ha a google street view képe az aktuális helyzetet tükrözi – helyszíni bejárásra a rövid, 4 napos határidő miatt nincs módunk). A KHT szövege (eszerint az Erőmű utcában 2 forgalomcsillapító sziget épül, illetve a lassító sáv előtt egyenetlen úttest és 30 km/h sebességkorlátozás táblát helyeznek el) alapján nem egyértelmű, de feltételezzük, hogy a meglévő menetdinamikai küszöbököt kívánják felújítani, vagy újakat építeni. Ezt nem ellenezzük, azonban jelezzük, hogy a küszöbök alkalmazása helyett korszerűbb megoldás,



ha az övezeti területen egységesen kiemelik az útkereszteződések felületét, esetleg eltérő (de nem csúszós) anyagú, textúrájú burkolattal látják el (pl. térkő), és a forgalmi rendet jobbkezesé alakítják. Ha ragaszkodnak a folyópályán telepített menetdinamikai küszöbökhez, akkor azokat kerékpárosbarát módon szükséges megvalósítani, 1-1 m helyet biztosítva a kerékpárok akadálytalan haladására, pl. az e-UT 03.04.12:2012 KLTÚ 9.1 sz. mintaábrájának elvét követő módon.





Hangsúlyozzuk, hogy a kisforgalmú utcákat nem a kerékpáros nyom felfestése, hanem a gépjárművek és a kerékpárok közötti sebességkülönbség érdemi csökkentése teszi kerékpárosbaráttá, ezért ezekben az utcákban a 30 km/h sebességkorlátozás előírása alapkövetelmény, ennek műszaki-forgalomtechnikai támogatása, az önmagát magyarázó kialakítás pedig szintén nagyon fontos. (Az itt leírtak részben általános elvek, amelyek más kisforgalmú lakóövezetekben is alkalmazhatók.)

34. Bethlen, Tompa, Kölcsey utca. A kerékpáros nyom felfestése és a téglavörös felületek alkalmazása szintén nem indokolt, nem támogatjuk. A javasolt kialakításra, forgalomcsillapításra vonatkozóan lásd az előző pontban foglaltakat.
35. Bercsényi utca: a kerékpáros nyom felfestésével egyetértünk.
36. A kerékpáros nyom Vörösmarty utcában történő felfestésével egyetértünk.
37. A kerékpáros nyom Rákóczi utcában való kijelölésével is egyetértünk, de jelezzük, ez akkor igazán hasznos, ha a 27 sz. fkl. út teljes települési átvezető szakaszán végigvezet, a lakott terület határáig.
38. Valamennyi, csillapításra javasolt területen ismételten javasoljuk az útkereszteződések felületének kiemelését, amely a hagyományos, folyópályán alkalmazott menetdinamikai küszöbök helyett a nemzetközi gyakorlatban és már itthon is terjedő korszerű megoldás.

Észrevételeink a KHT 3. térképmellékletéhez (körforgalom):

1. A geometriát összességében nem érezzük eléggé sebességcsökkentőnek, pedig minden ágot kereszteznek védtelenek.
2. A kerékpáros nyom 1,00 m szélességű burkolati jele (torzított kerékpár járműjelkép és chevron) csak úttesten alkalmazható. Kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton keskenyebb és torzítás nélküli kerékpárjelképeket lehet felfesteni.
3. Javasoljuk, hogy a kerékpáros átvezetések belső széle és a körpálya külső széle közötti távolság minden ágon 4-5 m legyen.
4. A 27 sz. fkl. útra kihajtó ágnál a kerékpárútról a kerékpározók úttestre vezetése védtelen szükséges.
5. A zebracsíkokat és a sárga négyzetsort javasoljuk koncentrikus alakzat helyett egyenesen felfesteni.
6. A rajzról hiányzik az északi ágon a kerékpáros átvezetés.

A KHT-től független felvetéseink:

1. Javasoljuk a város számára kerékpárparkolási koncepció kidolgozását.
2. Javasoljuk, hogy a kerékpáros közlekedést – horizontális szempontként – a jövőben vegyék figyelembe az alapvetően nem kerékpáros célú fejlesztéseknél is. A Bocskai utcát a Benedek Elek/Patak utcával összekötő, gyalogoshidat pl. nem úgy tervezték, hogy kerékpárral könnyen járható legyen.

