



## TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

### *Borsodnádasd város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez*

A rendelkezésünkre bocsátott kerékpárforgalmi hálózati tervet áttanulmányoztuk, véleményünk szerint a dokumentumban foglaltak megvalósítása – a jelen nyilatkozathoz adott szakmai értékelésben foglalt észrevételeinkkel, javaslatainkkal – Borsodnádasd városban és környezetében javítani fogja a fenntartható közlekedés feltételeit, a kerékpáros közlekedés versenyképességét. Ezért azt a Kerékpáros Miskolc Egyesület a csatolt észrevételekkel támogatja.

Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2018. február 28.

**Kunhalmi Zoltán**  
elnök



**KERÉKPÁROS MISKOLC  
EGYESÜLET**

3526 Miskolc, Kassai u. 24.  
Adószám: 18274219-1-05  
Bankszám: 72900714-10503834

**Vascsák Roland**  
elnökségi tag



## SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

### *Borsodnádásd város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez*

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

A KHT-re az alábbi észrevételeket tesszük.

1. A KHT-ben számos korszerű, fontos, előremutató elv jelenik meg. Azonban sok benne az általánosság, a helyben – a város mérete, valamint a közúti közlekedés rendszere és volumene miatt – egyáltalán nem releváns, így ebben a KHT-ben fölösleges, valamint az ismétlődő információ. Javasoljuk a rendkívül terjengős szöveg egyszerűsítését, jelentős rövidítését, a Borsodnádásdon releváns információkra történő szűkítését. Nincs szükség pl. az olyan folyópálya elemekre vonatkozó előírások bemásolására, amelyek Borsodnádásdon várhatóan soha nem lesznek, mert a helyi sajátosságok miatt nem lenne értelmük. Nem világos pl., hogy a 3.5.2.5 pont miért javasolja az előretolt felállóhely szélesebb körű alkalmazását. Előretolt felállóhelyet csak jelzőlámpás csomópontok járműosztályozóiban lehet alkalmazni, és a KHT-ben sehol sincs utalás arra, hogy a városban jelzőlámpás csomópontok létesítése lenne napirenden.
2. Javasoljuk a KHT-ben hivatkozott adatok (pl. 23. oldal, a lakosság mekkora része kerékpározik, illetve nem ül kerékpárra) pontos forrásmegjelölését. Érdekes, hogy mennyire megegyeznek ezek az adatok az egyes településeken: akár Borsodnádásdot, akár Putnokot, akár Miskolcot nézzük, mindenütt a lakosság 12%-a jár kerékpárral munkába, egyébként a lakosság 1/4-e használja rendszeresen a kerékpárt, 40% pedig soha.
3. A KHT-ben is megadott tényleg minimális ÁNF adatok, a helyi sajátosságok és a KHT alapján nem tudjuk értelmezni a 24. oldalon ezt a mondatot: „Borsodnádásdon a gépjárművek magas számának hatása a mindennapokban is érzékelhető: az utak túlterheltek, levegőtisztasági problémák, szmog, az átmenő forgalom balesetveszélyes helyzeteket teremt, stb.”
4. A KHT-ben szereplő forgalomszámlálási adatok, ÁNF értékek alapján megállapítható, hogy a gépjárműforgalom sehol sem befolyásolja érdemben a kerékpározhatóságot, ugyanakkor a nehézjárművek forgalma – elsősorban Ózd felé – már valóban indokolja a szeparációt.
5. A 3.3.6 (és a 4.3.11) ponthoz megjegyezzük, hogy a tavalyi évben új útirányjelzési rendszert vezettek be. Miközben a KHT a BMO arculati alapvetésben meghatározott formátum és rendszer alkalmazásáról nem ejt szót, tárgyalja az itt irreleváns budapesti rendszert.



6. A meglévő hálózatot bemutató 3.4. pontból hiányoljuk a kerékpározás szempontjából releváns forgalomcsillapítás (vonali, területi sebességkorlátozás, behajtáskorlátozás, ezek kialakítási módjai, stb) jelenlegi helyzetének bemutatását. (Ez azért fontos, mert a csillapítással önálló kerékpárforgalmi létesítmény építése nélkül javítható a kerékpárforgalom biztonsága és komfortja, nem mellesleg a gyalogos közlekedés feltételei is javulnak, a város élhetőbb lesz.)
7. A hálózat hibáit tárgyaló 3.4.2 pontban foglalt számos megállapítással egyetértünk. Azonban általánosságban nem feltétlenül látjuk indokoltnak a meglévő közutak mellett külön koronán vezetett új kerékpárforgalmi létesítmények építését.
8. A KHT fontos érdeme a meglévő kerékpárút csomópontjainak alapos, fotókkal dokumentált bemutatása.
9. A 3.5.1.1. pontban foglaltak pontosítását javasoljuk:
  - a kerékpárközlekedés az egyéni közlekedésnek nem alternatívája, hanem az egyéni közlekedés egyik módja,
  - a kerékpárközlekedési igények kielégítését városi környezetben elsősorban nem kerékpárutak építésével, hanem – különösen kis ÁNF esetén – a gépjárműforgalommal való biztonságos integrálás feltételeinek megteremtésével [jelesül: forgalomcsillapítás] kezdjük, kerékpárutat pedig csak oda építünk, ahol a csillapítás, az integráció nem lehetséges,
  - a Telep városrészen kerékpárút, vagy megemelt kerékpársáv (a KHT szóhasználatában: kopenhágai típusú kerékpársáv) építésének indokoltsága nincs alátámasztva.
10. A 3.5.2 pontot nehezen tudjuk érdemben értékelni, tekintve, hogy általánosságokat tartalmaz, nem pedig Borsodnádásra vonatkozó konkrétumokat. Nincs javaslat forgalomcsillapításra. Főlősleges pl. részletesen taglalni az egyirányú forgalmú utakkal kapcsolatos előírásokat, majd megállapítani, hogy jelenleg ilyen forgalmi rend a városban nincs – annak fényében, hogy a KHT nem foglal állást abban a kérdésben, hogy van-e olyan helyszín, ahol értelmes lenne ilyen forgalmi rendet bevezetni.
11. A 3.8. pontban meghatározott fejlesztési irányokkal (meglévő, minden szempontból kedvezőtlen kerékpárút felújítása jelentős színvonalemeléssel és a kisvasút nyomvonalán létesítendő önálló vonalvezetésű kerékpárút) teljes mértékben egyetértünk, kifejezetten üdvözlendőnek tartjuk. A kisvasút nyomvonalán létesülő kerékpárút jelentősen növelheti a kerékpárközlekedés versenyképességét, mivel a jelenlegi szilárd burkolatú utakon történő közlekedéshez képest érdemi útvonalrövidítést eredményez.
12. A 4.3.7. pont kapcsán (is) fölvetjük, hogy nem találjuk a KHT anyagában a modal splitre vonatkozó konkrét célokat. A város mérete, topológiája alapján tökéletesen alkalmas a kerékpárközlekedésre. Ha ezt megfelelő intézkedésekkel támogatják, akkor a fenntartható modal split arányok eredményeképp a gépjárműparkolási igények is kezelhető mértékűek maradnak.
13. A műszaki létesítményt (új kerékpárutat) ismertető 5.1.2 pontot javasoljuk kiegészíteni a kerékpárútra gépjárművek ráhajtását fizikailag megakadályozó berendezés létesítésével. Ez egyrészt elengedhetetlenül fontos közlekedésbiztonsági szempontból (a járművek találkozásához szűk, de jó minőségű burkolattal megvalósuló kerékpárútra illegálisan ráhajtó gépkocsik közvetlen





balesetveszélyt jelenthetnek a kerékpárral közlekedőkre), másrészt a kerékpárút állagmegóvását is szolgálja, hiszen az nincs méretezve a gépjárművek okozta dinamikus terhelésre.

14. Nem látjuk, hogy az Engels utcán miért szükséges kerékpáros nyom kijelölése.
15. A kísérő intézkedések (5.5 pont) kapcsán kiemeljük, hogy a legfontosabb az együttműködő közlekedésre nevelés.

