



TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

Edelény város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez

A rendelkezésünkre bocsátott kerékpárforgalmi hálózati tervet áttanulmányoztuk, véleményünk szerint a dokumentumban foglaltak megvalósítása érdemben segítheti Edelény városban a kerékpáros közlekedés fejlődését. Ezért azt a Kerékpáros Miskolc Egyesület a csatolt észrevételekkel támogatja.

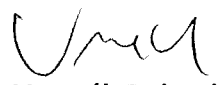
Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2017. október 25.


Kunhalmi Zoltán
elnök



**KERÉKPÁROS MISKOLC
EGYESÜLET**
3526 Miskolc, Kassai u. 24.
Adószám: 18274229-1-05
Bankszámlaszám: 72900714-10503834


Vascsák Roland
elnökségi tag





SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

Edelény város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

A KHT-re az alábbi észrevételeket tesszük, a dokumentum tárgyalási sorrendjében haladva.

1. A megalapozó dokumentumokból hivatkozott általános célokkal egyetértünk. Örömmel fogadtuk volna, ha ezek a dokumentumok arra is kitértek volna, hogy a településen milyenek a jelenlegi (tény) modal split arányok, mi a modal split célkitűzés és milyen távban, a modal shift elérésének érdekében a kerékpárközlekedés fejlesztésén túl milyen további intézkedéseket terveznek, pl. az egyéni gépjárműhasználat ésszerű szintre csökkentése érdekében.
2. A dokumentum erősségének tartjuk a külön a KHT igényesebb megalapozása érdekében végzett forgalomszámlálást.
3. Szintén a dokumentum erőssége, hogy megtörtént a balesetek kigyűjtése. Ehhez annyit teszünk hozzá, hogy egyesületünk egyeztetett az Edelényi Rendőrkapitánysággal a kerékpározókat érintő balesetekről. Megerősítették, hogy gócpont nincs a tervezési területen, a legjellemzőbb baleseti ok az elsodrás.
4. Az egyirányú forgalmú utak közül a Császtai és a Tóth Árpád utat összekötő Széchenyi utcát javasoljuk megnyitni kétirányú kerékpárforgalom számára.
Az ilyen forgalmi rend esetén a C-001 *Behajtani tilos*+H-089 *Kivéve kerékpár* jelzőtáblák kihelyezésével egyenlő fontosságú az E-012 *Egyirányú forgalmú út* alatt elhelyezett H-115 *Kétirányú kerékpárforgalom* kiegészítő tábla is, hiszen a gépjárművek forgalmi irányában ez jelzi, hogy szemből kerékpárforgalomra kell számítani.
5. A 27 és a 2617 jelű utak csomópontjára vonatkozó átépítési elképzelés kapcsán nem világos, mi indokolja a körforgalommá alakítást, de jelezzük: körforgalom építése esetén is gondolni kell a kerékpárforgalom vezetésére. A forgalmi volumenek ismeretében célszerűbb a körpályán vezetni a kerékpárforgalmat, mint a körforgalom körüli kerékpárúton. Emiatt azonban a körforgalom geometriáját (különösen a körpálya és a behajtó ágak szélességét) a lehető legkisebb értékekkel érdemes tervezni, hogy érvényesülhessen a sebességcsillapító hatás, ezáltal garantálható a gyalogosok és a kerékpároók biztonsága.
6. Jó megoldásnak tartjuk, ha a belváros és a Borsodi városrész között a Bódva-híddal kapcsolat létesül. Ez azonban nem teszi fölöslegessé a 27 jelű főközlekedési úton történő közlekedést kerékpárral, egyrészt célforgalomban, másrészt hosszabb utak esetén is. Ezért javasoljuk a KHT kiegészítését a 27 jelű út északi ága jobb kerékpározhatóságának tárgyalásával.





7. Nagyon korszerű, friss szemléletről, és példaértékű kerékpárosbarát attitűdről árulkodik, hogy a város kerékpárforgalmi hálózatát irányhelyes módon tervezik megvalósítani. Előnyös lenne, ha, ez már az Egresi városrészben, a 27-es úton, a lakott terület határától így lenne. Az egyoldali kétirányú létesítmény a dél felől a városba kerékpárral érkezők számára kétszeri oldalváltási kényszert eredményez.
8. Megjegyezzük, hogy az irányhelyes létesítmények részlettervezése során majd gondolni kell az átvezetésekre is.
9. Javasoljuk megvizsgálni a városban a forgalomcsillapítási lehetőségeket (LPÖ, 30 km/h zóna, jobbkézes forgalmi rendek, kerékpárosbarát kialakítású menetdinamikai küszöbök, stb.), hiszen a mellékút-hálózaton alkalmazható ilyen beavatkozások jelentősen segítik a kerékpáros közlekedést, de általában is javítják a védtelen közlekedők biztonságát.
10. Egyes utcákban (pl. Árpád, Ifjúság, Kővágó) a kerékpáros nyom kijelölése nem látszik indokoltnak, helyette előnyösebb lenne az előző pontban említett forgalomcsillapítás.
11. A Belvárosi úton indokoltnak látjuk a kerékpáros nyomot, itt azonban elég sok párhuzamos parkolóhely van, ezért a nyomokat az ajtónyitásra figyelemmel lesz célszerű pozícionálni. Ezt előnyösen egészítené ki a sebességkorlátozás.

