



TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

Mezőkövesd – Bogács – Cserépfalu – Bükkzsérc kerékpárforgalmi hálózati tervéhez

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

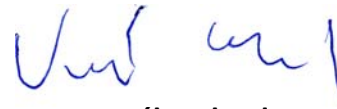
Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2017. december 27.


Kunhalmi Zoltán
elnök



**KERÉKPÁROS MISKOLC
EGYESÜLET**
3526 Miskolc, Kassai u. 24.
Adószám: 18274219-1-05
Bankszámlaszám: 72900714-10503834


Vascsák Roland
elnökségi tag



SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

Mezőkövesd – Bogács – Cserépfalu – Bükkzsérc kerékpárforgalmi hálózati tervéhez

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

A KHT-re az alábbi észrevételeket tesszük.

1. A 24. oldalon, a gépjárműparkolás bemutatásánál javasoljuk kiemelni (amit a 3.3.2 pont egyébként említ), hogy a Mátyás király út – semmilyen előírásnak meg nem felelő – útpályán kijelölt kerékpárforgalmi hálózati elemmel ellátott szakaszán folyamatos a parkolási konfliktus, amely nehezíti a kerékpáros közlekedést és kedvezőtlen közlekedésbiztonsági szempontból.
2. A 3.3.2 pontban, a 26. oldalon a meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket sommásan pozitívan értékelő mondattal nem értünk egyet:
 - Az elemzés egyáltalán nem foglalkozik az irányhelyesség kérdésével, pedig a meglévő kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak Mezőkövesd városban sajnos kivétel nélkül egyoldali kétirányú rendszerűek, miközben van irányhelyes létesítmény is, és kialakult az irányhelyes használat kultúrája.
 - A burkolatszélesség nem mindenhol elegendő, és értékelésénél a gyalogos közlekedés igényeit is figyelembe kell venni.
 - A burkolati jelek esetenként szabálytalanok, több helyen más forgalomtechnikai probléma is van.
3. A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket tárgyaló 3.3.2 pontra több észrevételünk is van.
 - A problématérkép nem teljes.
 - A turisztikai útirányjelzés rendszere most változik, a KHT a régi mintát tartalmazza.
 - A hálózati hiányok közül kiemelkedő fontosságú a 3 sz. fkl. út melletti kerékpárút hiánya a várostól keletre.
 - A Mátyás király úti irányhelyes hálózati elem kerékpársávvá fejlesztésének fontosságát mi is hangsúlyozzuk. Ugyanakkor jelezzük, hogy a kerékpársávot érdemes továbbvezetni nyugat felé legalább a 2502 sz. út csomópontjáig. Egyrészt ez a csomópont jelenleg is megoldatlan, és kerékpársáv esetén könnyebb jó csomóponti megoldást találni, másrészt jelentős kerékpáros forgalmi áramlatok haladnak a belváros felől a 2502 jelű útra. Megjegyezzük, hogy a



mezőkövesdi kerékpározók még úgy is ezen a módon közlekednek, hogy az jelenleg szabálytalan. Tehát reális, még a google street view-n is megjelenő felhasználói igényt kellene kielégíteni.



- A csomóponti átvezetések hiányának felsorolását javasoljuk kiegészíteni a Mátyás király út és a Veréb utca, valamint a Széchenyi út csomópontjával.
- 4. A szervezeti-működési háttér leírását javasoljuk a kerékpáros közlekedés szempontjából releváns információkra szűkíteni. Ugyanez vonatkozik a 4.1 pontra is.
- 5. A 4.3 pont első mondatában javasoljuk *kerékpárút típusok* kifejezés értelemzavaró használata helyett a kerékpárforgalmi hálózati elemek típusai kifejezés alkalmazását. Ugyanebben a pontban a csomópontok, átvezetések megoldásaira vonatkozó, hivatkozott ÚME-ábrák nem kizárólagos megoldások, hanem lehetőségek, amelyekhez számos más megoldás is társul (pl. további ÚME, TÚ mintaábrák), azonban az egyes megoldásokat mindig a tervezés során, a helyi körülményekre figyelemmel érdemes kidolgozni.
- 6. Észrevételeink 5.1 pontban megfogalmazott hálózati javaslatokhoz:
 - Nem tartjuk szerencsésnek már a hálózati tervben meghatározni a javasolt új hálózati elemek keresztmetszeti szélességét. Ez az adott hálózati elem tervezésekor megoldandó feladat, többszemponos optimalizálás, figyelemmel a mindenkor hatályos előírásokra, az adott keresztmetszeteket jellemző kötöttségekre, a várható forgalmi igényekre, és így tovább. Biztosan nem ad optimális eredményt, ha ehelyett előzetesen – egy egyébként már átdolgozás alatt álló – útügyi műszaki előírásban szereplő táblázat alapadatait használják.
 - Ad 1: az irányhelyes kerékpársávval egyetértünk azzal a kitételrel, hogy az alkalmazható szélességet a tervezés során kell meghatározni, a lehetséges legnagyobb értéket választva. Javasoljuk vizsgálni a kerékpársáv továbbvezethetőségét Szihalom felé, legalább a 2502 jelű út csomópontjáig, akár olyan opcióban is, ha csak a Szihalom felé vezető irány sáv, a belváros



felé pedig esetleg megmarad (az így már ezen a szakaszon egyirányú) kerékpárút. Álláspontunk szerint a Miskolc felé vezető, a 3 sz. fkl. út menti kerékpárút megépítése kiemelt fontosságú.

- Ad 2: előnyös lett volna összehasonlítani irányhelyes megoldással.
 - Ad 3: nem értjük, hogy az Egri úton hogyan fér el a keresztmetszetben 3x1 sávós kerékpárút, de a lakott területi szakaszon az irányhelyes kialakítás lehetőségét itt is vizsgálatra érdemesnek tartjuk.
7. Az 5.1 pontban megfogalmazott csomóponti javaslattal egyetértünk, illetve javasoljuk valamennyi érintett csomópont kerékpárosbarát szempontú felülvizsgálatát, könnyen érthető és biztonságos forgalomtechnikával történő kialakítását.
8. A kerékpárparkolás feltételeinek 5.1 pontban javasolt fejlesztésével egyetértünk, bár nem mindig világos hogy miért B+R-re van javaslat, pl. a Zsóry fürdőnél.
9. Észrevételek a **Mezőkövesd–Bogács (bez.)–Cserépfalu–Bükkzsérc** útvonal **első** szakaszához:
- Bogács speciális (szabadidős célú) úti cél, a Mezőkövesd és Bogács közötti szakaszon az ÁNF csalóka, mert nem tükrözi a szabadidős forgalom miatti ingadozásokat (beleértve a forgalmi csúcsokat).
 - Mezőkövesdtől Bogácsig az egyoldali kétirányú kerékpárúttal egyetértünk, azonban Bogácson a kerékpáros nyomot nem tartjuk jó megoldásnak. Helyszíni felmérés nélkül is látható, hogy a Mezőkövesdről Cserépfalu felé vezető irányban viszonylag könnyebben a keresztmetszetbe illeszthető egyirányú kerékpárút, vagy kerékpársáv, ezzel legalább az egyik forgalmi irány számára megnyugtató megoldást lehet találni. Emellett javasoljuk vizsgálni a másik irány számára is a kerékpáros nyomnál nagyobb biztonságot nyújtó megoldás megvalósíthatóságát. Kerékpáros nyom esetén azonban mindenképpen szükség van sebességkorlátozásra (30 km/h), és a korlátozás betartásának műszaki eszközökkel történő kikényszerítésére.
10. Észrevételek a **Mezőkövesd–Bogács (kiz.)–Cserépfalu–Bükkzsérc** útvonal **második** szakaszához:
- Az útvonal jellegzetessége, hogy Bogácson túl a lakott területen kívüli szakaszok rövidek, hosszuk összevethető a lakott területi szakaszok hosszával. Cserépfalut követően így több oldalváltás lenne. Ugyanakkor mind a gépjármű-, mind a kerékpárforgalom lényegesen kisebb.
 - A tervezett vonalvezetéssel egyetértünk, de jelezzük, hogy Bogács és Cserépfalu között a 2511 jelű út kerékpározhatóságának további biztosítását is szükségesnek tartjuk (legalább tiltás ne legyen, hiszen ezt a gépjárműforgalom volumene és összetétele egyébként sem indokolja).
 - Cserépfalu és Bükkzsérc lakott területének határán javasoljuk bejárati kapu létesítését, amely magában foglalja az oldalt váltók számára létesítendő kerékpáros átvezetést is.
 - Mindkét település érintett útszakaszán 40 km/h sebességhatár előírását javasoljuk – ez a települések élhetőségét, a lakókörnyezet minőségét is javítja.
 - Bükkzsérc lakott területén a kerékpáros nyom folytonos felfestését indokolatlannak tartjuk, bőségesen elegendő az útkereszteződéseknel 1-1 támogató burkolati jel.



11. Egyesületünk a KHT véleményezéséhez megkapta a Mezőkövesd–Bogács és Bogács–Cserépfalu–Bükkzsérc engedélyezési terveket, észrevételeinket ezek ismeretében fogalmazzuk meg. Jelezzük, hogy e két engedélyezési tervet ebben a dokumentumban csak a KHT miatt szükséges mértékben érintjük, azok részletes véleményezése külön dokumentum tárgya.
12. Az 5.5 pontban, a kísérő intézkedések, szemléletformálás leírásából hiányoljuk a gépjárművezetői oldallal való foglalkozást. Pedig az együttműködő közlekedési kultúra, a védtelenekkel (gyalogosokkal is!) szemben elvárható körültekintő és előzékeny közlekedési viselkedés kialakítása, erősítése kulcsfontosságú a kerékpáros közlekedés növekedéséhez.
13. Megemlíjtük, hogy a 6.1 pont szerinti ütemezés nem logikus, de a fejlesztési forrásokra való tekintettel megértjük a logikustól való eltérést. (A legsürgetőbb nyilván Mezőkövesd belterületi tengelyének rendezése lenne, de nagyon fontos a 3 sz. fkl. út mentén Miskolc felé vezető kerékpárút is.)
14. Hiányzik a KHT-ből:
 - A KHT-ben vizsgált terület kerékpározókat érintő, ismertté vált személyi sérüléssel járó baleseteinek elemzése.
 - A KHT-ben vizsgált területen az egyirányú forgalmú utak és a zsákutcák felmérése, javaslattétel a kétirányú kerékpározásra történő megnyitásra, illetve a kerékpárral való átjárhatóságra.
 - A KHT-ben vizsgált területen jelenleg alkalmazott forgalomcsillapítás bemutatása, a kerékpározás feltételeinek a forgalomcsillapítás eszközeivel történő jobbítási lehetőségeinek feltárása.
 - Javaslatok a kerékpározás komfortját növelő megoldások alkalmazására a KHT-ben vizsgált területre (pl. közpumpák, szerelőállványok, kerékpáros pihenőhelyek).

