



TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

Putnok 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 – Putnok városban és környezetében javíthatja a fenntartható közlekedés feltételeit, segítheti a kerékpáros közlekedés fejlődését. Ezért azt a Kerékpáros Miskolc Egyesület a csatolt észrevételekkel támogatja.


Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2018. január 15.


Kunhalmi Zoltán
elnök



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


Vascsák Roland
elnökségi tag



SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

Putnok város kerékpárforgalmi hálózati tervéhez

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

A KHT-re az alábbi észrevételeket tesszük.

1. A KHT számos korszerű, fontos, előremutató gondolatot tartalmaz. Azonban sok benne az általánosság, a helyben nem releváns valamint az ismétlődő információ. Esetenként kavarodnak az általános érvényű, idézett megállapítások, és a Putnokra vonatkozó helyi információk. Javasoljuk a szöveg egyszerűsítését, rövidítését az ismétlések kiszűrésével és az általános megállapítások, információk valóban szükséges mennyiségre csökkentésével, a konkrétumok bővítésével.
2. Javasoljuk a KHT-ben hivatkozott adatok (pl. 23. oldal, a lakosság mekkora része kerékpározik, illetve nem ül kerékpárra) pontos forrásmegjelölését.
3. A 3.3.6 (és a 4.3.11) ponthoz megjegyezzük, hogy a tavalyi évben új útirányjelzési rendszert vezettek be. Ezért javasoljuk a BMO arculati alapvetésben meghatározott formátum és rendszer alkalmazását.
4. A 3.4.1 és 3.4.2 pontban foglaltak pontosítása érdekében jelezzük, hogy a település kerékpárforgalmi hálózatába a dedikált hálózati elemeken kívül beletartozik a teljes úthálózatnak mindaz a része, amelyen a kerékpározás nem tiltott. Így Putnoknak jelenleg is van hálózata, amely azonban jelentős részén nem kerékpárosbarát.
5. A 3.4 pontban megalapozott és a 3.5 pontban tett beavatkozási javaslatokkal részben értünk egyet. Álláspontunk szerint Putnok lakott területén alapvetően a 26 jelű fkl. út átkelési szakasza mentén lehet értelme a gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárforgalmi hálózati elemek tervezésének, a város úthálózatának többi része vegyes forgalomban is jól kerékpározható, ezt támogatja pl. a tehergépkocsik forgalmának tiltása, mely sok keresztutcában jellemző. A 26 jelű úton felüli utcák kerékpározhatóságát 30 km/h sebességkorlátozással lehet javítani, csökkentve a gépjárművek és a kerékpárok közötti sebességkülönbséget, más intézkedésre nem feltétlenül van szükség. Az előnyben részesítés vizsgálata inkább a Putnoknál nagyobb méretű és forgalmú városokban releváns. A kerékpározásra igénybe vehető közutak jelenleg is rendszerbe szerveződnek, azonban a legfontosabb hálózati elem (26 jelű út átkelési szakasza) nem kerékpárosbarát, nem felel meg az AAAA követelményeknek.



6. A térségi kapcsolat megteremtésénél nem látjuk, hogy a déli irányban mi indokolja az önálló kerékpárutat. A 26 jelű út mentén létesítendő kerékpárúttal egyetértünk.
7. Jelenleg Putnokon nem jellemző az egyirányú forgalmi rend. A 3.5.2.2 pont általánosságban foglalkozik ezzel a forgalmi renddel, de nem tesz konkrét javaslatot az alkalmazására. Így nem világos, minek ez a rész a KHT-be, mi nem látjuk szükségét ilyen kijelöléseknek, véleményezni akkor tudjuk, ha konkrét javaslat van.
8. Ugyanígy nem látjuk, hogy hol lenne szükség a városban kerékpársávra a 26-os úton kívül.
9. A 3.5.2.5 pont az előretolt felállóhely szélesebb körű alkalmazását javasolja. Ezt nem tudjuk értelmezni, tekintve, hogy előretolt felállóhelyet jelzőlámpás csomópontok járműosztályozóiban lehet alkalmazni, és a KHT-ben sehol sincs utalás arra, hogy a városban jelzőlámpás csomópontok létesítése lenne napirenden. A pont utal a KHT 6. mellékletére azzal, hogy abban található a hálózatfejlesztés során alkalmazható mintakeresztelvények. Mi a KHT-ben 4 mellékletet találtunk, a 4. valóban mintakeresztelvényeket tartalmaz, azonban a mellékletből nem derül ki, hogy ezekből mit hol javasol alkalmazni a KHT.
10. A 4.2.3 pont a város kiemelt céljaként említi a kerékpáros közlekedés részarányának növelését, de nem számszerűsíti ezt a célt. Sajnáljuk, hogy az AAAA elvek érvényesítését csak távlatban célozza.
11. A 4.3.2 pont nem vizsgálja a B+R lehetőségét a vasútállomásnál.
12. A tervezett létesítményeket bemutató 5.1.2 ponthoz az alábbi észrevételeket tesszük.
 - Nem derül ki, hogy a Dienesfalvi és Péczeli utcák között tervezett kerékpárút használati szélességét miért kell 2,00 m-re csökkenteni.
 - A Péczeli utcán a sebességkorlátozás kiterjesztésével egyetértünk (illetve vizsgálni javasoljuk az övezeti korlátozás lehetőségét), a kerékpáros nyomok felfestésének azonban itt nem látjuk indokát. Általában véve is az mondható, hogy a 26 jelű fkl. út kivételével a többi lakott területi úton nem látszik indokoltnak a kerékpáros nyom alkalmazása. De ha már alkalmazzák, nem világos, hogy miért a Petőfi utcába tervezik a burkolati jeleket, és miért nem a Rákóczi utcára.
 - Hangsúlyozzuk, hogy a Kossuth utcai forgalomvonzó létesítmények megközelíthetősége érdekében a kerékpáros nyomok felfestése – sebességcsillapító intézkedésekkel kiegészítve – rendkívül fontos a 26 jelű fkl. út Péczeli utca és Petőfi utca közötti szakaszán is. Ez az igazán fontos, nem pedig a jól kerékpározható kisforgalmú mellékutcák festése.
13. A 26 jelű fkl. út városi átvezető szakaszán a kerékpáros nyom jelzése önmagában nem elegendő ahhoz, hogy a kerékpározás feltételei javuljanak. Ezt a forgalomtechnikai beavatkozást rendkívül fontos kiegészíteni olyan intézkedésekkel, amelyek önmagát magyarázóvá teszik az utat és amelyekkel ezért érdemben csökkenthető a gépjárművek és a kerékpárok sebességkülönbsége, mert ettől várható a biztonság növekedése, és az, hogy csökkenjen az emberek félelme a forgalomban való kerékpározástól.
 - Javasoljuk a lakott terület mindkét határán bejárati kapu létesítését, amely első üzenetként jelzi a gépjárművezetők számára, hogy fokozottan kell számolniuk védtelen közlekedőkkel.



- Javasoljuk a kerékpáros nyomos szakasz teljes hosszára (a Péczeli u. és a Berkenye u. között) 30 km/h sebességkorlátozás előírását. Ezt a szakaszt jelenleg – elméletileg, a lassítást, gyorsítást nélküli egyenletes, engedélyezett sebességet feltételezve – 147 másodperc alatt lehet megtenni, 40 km/h sebességhatár esetén 180 másodperc, 30 km/h esetén 240 másodperc az időszükséglete. Tehát a sebességkorlátozás előírása legfeljebb 93 másodperc (lényegében másfél perc) idővesztést jelenthetne, de mivel az engedélyezett sebességgel történő egyenletes haladás a gyakorlatban nem lehetséges, a valós idővesztés ennél lényegesen kisebb, szinte elenyésző. Különösen, ha figyelembe vesszük a sebességcsökkentés biztonságnövelő hatását: míg az 50 km/h sebességgel elgázolt védtelen közlekedők 84%-a meghal, a 30 km/h-val elgázoltaknak csak 10%-a hal meg, 90%-uk túléli a balesetet¹.
- A kitáblázott sebességhatár 85 percentilis általi betartása érdekében javasoljuk a sebességkorlátozás burkolati jelekkel történő megismétlését 200-300 méterenként.
- A Rákóczi utcai járműosztályozós csomópont kivételével javasoljuk a meglévő gyalogosátkelők középszigettel történő fejlesztését, amely a gyalogos közlekedés biztonságának növelésén túl optikai hatásával és fizikai szűkítéssel segít a sebességhatár betartatásában.

26 jelű fkl. út lakott területi szakaszán lévő gyalogosátkelők		
Helye	Védősziget van-e?	Megjegyzés
Zrínyi/Péczeli utcánál	nincs	
Arany János/Dózsa György u.-nál	van	
Rákóczi utcánál	nincs	van járműosztályozó
Serényi László tér	nincs	
Bajcsy-Zsilinszky u. 21. előtt	nincs	
Pokaj utcánál	nincs	

14. A B jelű kerékpárútnál nincs indokolva, hogy miért csökken egy szakaszán a használati szélesség.
15. Serényfalván a kerékpáros nyomok felfestése nem látszik indokoltnak.
16. A 6. fejezet kapcsán számos kérdés merül föl. Így nem világos, hogy rövid távon milyen beavatkozást terveznek az Andrassy Dénes utcában, vagy milyen gyalogoszónák átjárhatóságát tervezik. A hosszú távú hálózatfejlesztés keretében, ha megvalósul a 26 jelű út elkerülője, kérdésessé válik, hogy szükség lesz-e önálló kerékpárforgalmi létesítményre, hiszen akkor a jelenlegi városi átvezető szakasz átmenő gépjárműforgalma, különösen a kamionok közlekedése megszűnik, így épített forgalomcsillapítási megoldásokkal is kiváló kerékpáros körülmények teremthetők, egyben a város élhetősége, és a gyalogos feltételek is javíthatók.

¹ OECD adatai alapján

