



TÁMOGATÓ NYILATKOZAT Bogács–Cserépfalu–Bükkzsérc kerékpárút engedélyezési tervéhez

A rendelkezésünkre bocsátott tervdokumentációt áttanulmányoztuk, és megállapítottuk, hogy a tervezett fejlesztés – a jelen nyilatkozathoz adott szakmai értékelésben foglalt észrevételeinkkel, javaslatainkkal – a fenntartható közlekedés feltételeit javíthatja, ezért megvalósítását a Kerékpáros Miskolc Egyesület 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

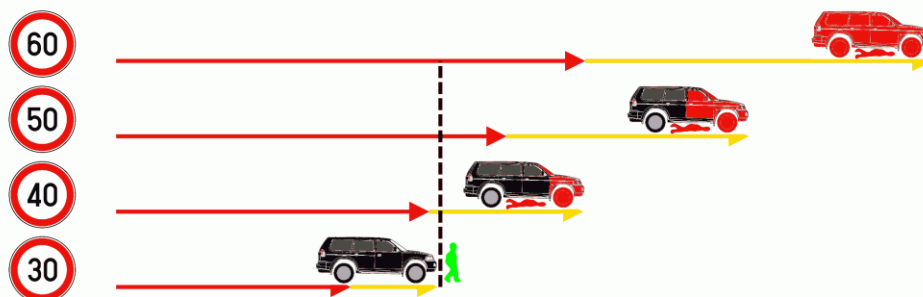


SZAKMAI ÉRTÉKELÉS Bogács–Cserépfalu–Bükkzsérc kerékpárút engedélyezési tervéhez

(Melléklet a támogató nyilatkozathoz)

A részünkre átadott helyszínrajzokra az alábbi észrevételeket, javaslatokat tesszük.

1. A tervezett vonalvezetéssel egyetértünk, de jelezzük, hogy Bogács és Cserépfalu között a 2511 jelű út kerékpározhatóságának további biztosítását is szükségesnek tartjuk (tiltás ne legyen, egyrészt a szakaszon fekvő úti célok elérhetősége miatt, másrészt a gépjárműforgalom volumene és összetétele egyébként sem indokolja, de a lejtviszonyai is kedvezőbbek).
2. A tervezési szakasz eleje másik tervhez kapcsolódik, a kerékpárút/kerékpáros nyom elemváltást még a másik terv tartalmazza, de itt is jelezzük, hogy az elemváltás lakott területen és települési bejárati kapuval tehető igazán biztonságossá.
3. Bogács lakott területén a kerékpáros nyomot nem tartjuk optimális megoldásnak. Helyszíni felmérés nélkül is látható, hogy a keresztmetszet megfelelő kiosztásával lehet megnyugtató, bár kétségtelenül költséges megoldást találni. Ha azonban marad a kerékpáros nyom, akkor mindenképpen szükség van sebességkorlátozásra (célszerűen 30 km/h, esetleg 40 km/h), és a korlátozás betartásának műszaki eszközökkel történő kikényszerítésére. Ez a kerékpárral



Haladási sebesség km/ó	Reakcióút m	Fékút m	Féktávolság m	Ütközési sebesség km/ó	Túlélési esély %
60	25	18,5	43,5	60	7
50	20,8	12,9	33,7	50	45
40	16,7	8,2	24,9	39	70
30	12,5	4,6	17,1	-	100

közlekedők biztonsága érdekében fontos, esetleges baleset esetén ezzel az intézkedéssel a túlélési esély nagyságrenddel növelhető.



4. Bogács belterületén az útvonal az Alkotmány utcából a Táncsics utcára vezet. Ez jó, ezen az útvonalon is vannak forgalomvonzó létesítmények, és így lehet Cserépfalut a 2511 jelű úton elérni. Egyetértünk azzal is, hogy a lakott terület kb. végétől kapcsolat létesül a Fürdő utca felé. Viszont így a legfontosabb úti cél, a fürdő elérhetősége a közvetlen vonalvezetéshez képest erre a szakaszra vonatkozóan mintegy 200%-os úthosszabbodással valósul meg, ami nyilvánvalóan nem kerékpárosbarát. Ezért – a tervezett vonalvezetés meghagyása mellett – javasoljuk a fürdő bejáratához közvetlen eljutást biztosító kapcsolat létesítését is, amely az útvonal folytatása az Alkotmány utcából a Dózsa György utcán át.
5. A fentiekre is tekintettel javasoljuk a 2504 és a 2511 jelű utak csomópontja (Alkotmány u. – Dózsa u. – Táncsics u.) forgalmi rendjének megtervezését. Lényegesen biztonságosabbá tehető a csomópont, ha az egybefüggő területét a csúcsánál szigettel csökkentik (amely építés helyett költséghatékonyan műanyag sávelválasztó elemekből is kialakítható, területe virágosítható), kis sugarú ívekkel és szűkítéssel lassítva a forgalmat. Emellett megfontolásra javasoljuk a gyalogos kapcsolatok rendezését is.
6. A 2+058 sz. szelvénynél a gyalog- és kerékpárúton a B-002 *Állj! Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazása indokolatlan, mert nem állnak fenn a JETSZ szerinti feltételek, javasoljuk B-001 *Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazását, amelyet azonban szükséges burkolati jellel is megismételni. Ugyanebben a csomópontban javasoljuk a Mezőkövesd felől érkező kerékpározók balra kanyarodását és a gépjárművezetők tájékozottabb mozgását sárga színű burkolati jelekkel támogatni: az utolsó kerékpáros nyom helyett egymás mellett legyen egy-egy torzított kerékpár járműjelkép, a jobb szélső egyenes iránynyíllal, az úttest hossz tengelyéhez közeli pedig térdes bal iránynyíllal kiegészítve. Javasoljuk még az útirányjelzés pontosítását: Cserépfalu felé a közvetlen eljutást innen a 2511 jelű út is biztosítja, így a tervlapon szereplő útirányjelzés részben félrevezető.
7. Az elválasztott gyalog- és kerékpárút végénél, a 2+202 sz. szelvénynél is elegendő a B-001 *Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazása. Azonban mivel a gyalog- és kerékpárúttal lényegében shortcut jön létre, javasoljuk annak gépjárművek ráhajtása elleni védelmét.
8. Bogács lakott területének végétől a mezőgazdasági út kerékpárforgalmi útvonalba integrálását kifejezetten jó gondolatnak tartjuk. Azonban mezőgazdasági út D-023 *Kerékpárút* jelzőtáblával nem táblázható. A C-002 *Mindkét irányból behajtani tilos* jelzőtáblát a H-089 *Kivéve kerékpár* mellett további kiegészítő táblával is el kell látni, mert sem a kerékpárutat, sem a behajtási tilalmat önmagában jelző tábla nem engedélyezi az utat mezőgazdasági tevékenység kapcsán jogszerűen használók számára a behajtást. A mezőgazdasági úton sem a felezővonal, sem a kerékpár járműjelképek fölfestésére nem indokolt.
9. A lakott területen kívüli kerékpárutakon a kerékpárút két szélét jelző folytonos sárga vonal előnyös, a forgalmi irányokat elválasztó szaggatott vonal azonban fölösleges.
10. Az 5+290 sz. szelvénynél a gyalog- és kerékpárúton a B-002 *Állj! Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazása indokolatlan, mert nem állnak fenn a JETSZ szerinti feltételek, javasoljuk B-001 *Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazását, amelyet azonban szükséges burkolati jellel is megismételni.



11. Előnyösen befolyásolná a sebességválasztást, ezzel a közlekedés biztonságát Cserépfalu lakott területe határának olyan kitolása, hogy a kerékpárút már lakott területhez csatlakozzon. Így nem lenne szükséges a 60 km/h sebességkorlátozás, hiszen a korlátozottnál is kisebbé válna a sebességhatár. Tovább növelhető a biztonság bejáratí kapu létesítésével is, amely magában foglalhatja az oldalt váltók számára létesítendő kerékpáros átvezetést is, és biztosítja a sebességkorlátozás betartását. (A bejáratí kapu a település másik végén is ajánlható, ahogy az is előnyösebb, ha az elemváltás [így az oldalváltás] még lakott területen történik.)
12. Cserépfalu és Bükkzsérc települések érintett útszakaszán 40 km/h sebességhatár előírását javasoljuk – ez a települések élhetőségét, a lakókörnyezet minőségét is javítja. (Méreteik, adottságaik alapján a teljes településre kiterjedő 40 km/h sebességhatárt is megfontolásra javasoljuk.)
13. A 7+955 szelvénynél az átvezetés módosítását javasoljuk:
 - a kerékpárút végét jelző táblák eltávolítandók, mert szabálytalanok, hisz az átvezetés célja épp a kerékpárforgalmi útvonal folytonosságának biztosítása;
 - a B-002 *Állj! Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazása indokolatlan, mert nem állnak fenn a JETSZ szerinti feltételek, javasoljuk B-001 *Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla alkalmazását, amelyet azonban javasolunk burkolati jellel is megismételni;
 - javasoljuk az átvezetés felületén a keresztezett forgalmi irányok felől álló torzított kerékpár járműjelképek fölfestését (ez egyébként minden átvezetésre vonatkozik).
14. Bükkzsérc lakott területének határára is ugyanaz vonatkozik, mint Cserépfalura (11. pont).
15. Bükkzsérc lakott területén a kerékpáros nyom folytonos felfestését indokolatlannak tartjuk, elegendő az útkereszteződéseknel 1-1 támogató burkolati jel.

