




## TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

### *Hernádnémeti nagyközség kerékpárforgalmi hálózati tervéhez*


A rendelkezésünkre bocsátott kerékpárforgalmi hálózati tervet áttanulmányoztuk, az abban foglaltakat a Kerékpáros Miskolc Egyesület a csatolt észrevételekkel támogatja.

Köszönjük javaslataink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2017. október 25.

  
Kunhalmi Zoltán  
elnök



  
Vascsák Roland  
elnökségi tag





## SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

### *Hernádnémeti nagyközség kerékpárforgalmi hálózati tervéhez*

(Melléklet a KME támogató nyilatkozatához)

A KHT-re az alábbi észrevételeket tesszük.

1. A dokumentum nagyon részletes leírást tartalmaz számos, a kerékpárforgalmi tervezés szempontjából irreleváns dologról, így a település címeréről, a település történetéről, az ország történelméről. Azonban nem tartalmaz információt arról, hogy a településen milyenek a tény modal split arányok, milyen távban és mi a modal split célkitűzés (ha van a településnek erre vonatkozó koncepciója), a modal shift elérésének érdekében a kerépközlekedés fejlesztésén túl a település milyen további intézkedéseket terveznek (pl. az egyéni gépjárműhasználat ésszerű szintre csökkentése érdekében).
2. A 3607 jelű úton a típusválasztással (burkolt padka építése) egyetértünk. A 3608 jelű úton a padkaburkolásra nincs szükség, kerékpárral vegyes forgalomban is biztonságosan lehet közlekedni.
3. A 3607 jelű út burkolt padkája a tervezett szélességben alkalmazva komoly közlekedésbiztonsági aggályokat vet föl, a kerékpározók biztonsága a jelenlegi helyzethez képest romolhat, a balesetveszély nőhet. Ennek oka, hogy az 1,00 m szélesség – a nemzetközi szakirodalom és 1,00 m-es burkolt padkán kerékpározva szerzett saját tapasztalataink alapján – kevés. Ehhez társul a padka elparkolása, ami miatt a jelenleg az úttest vonalvezetését követve haladó kerékpározók a burkolt padkáról kiflizésre kényszerülnek (a parkoló gépkocsik kerülgetésére, a gépjármű forgalmi sávba ismételt be-, majd kilépésre), ami kifejezetten balesetveszélyes. Ezért szükségesnek tartjuk a tervezett beavatkozás közlekedésbiztonsági szempontú módosítását. Egyrészt javasoljuk egyrészt a használati szélesség növelését 1,25 m-re, másrészt 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését a teljes tervezési szakaszon. A sebességkorlátozást nem elegendő kitáblázni, burkolati jelekkel is szükséges megismételni. Javasoljuk továbbá vizsgálni, hogy a burkolt padka mellett mely szakaszokon rendelhető el megállási, vagy várakozási tilalom.
4. A 3607 és 3608 jelű utak mellett érdemes lenne a település egész területének kerékpározhatóságát javító beavatkozásokra is javaslatot tenni a KHT-ben. Természetesen kerékpárforgalmi létesítmények építésének itt nincs értelme, azonban pl. a teljes településen 30 km/h sebességhatár bevezetésének igen, mivel ez egyrészt jelentősen növeli a védtelen közlekedők biztonságát, másrészt a gépjárműforgalomban sem okoz érezhető mértékű zavartatást, hiszen a kis távolságok miatt a kisebb csúcssebesség nem okoz jelentős idővesztést.
5. A kísérő intézkedések kapcsán nagyon fontosnak tartjuk a szemléletformálást, amelyben a kerékpározás egészségügyi hatásai mellett leginkább a fenntarthatósági szempontok





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

megismertetésére, az együttműködő közlekedés, a védtelenekkel szembeni közlekedési viselkedés fejlesztésére van szükség. Emellett külön is kellene foglalkozni a burkolt padka kapcsán fölmerülő kérdésekkel, a kifliző mozgás kockázataival. Ugyanígy fontos megértetni a lakossággal a 30 km/h és az 50 km/h sebességhatár közlekedésbiztonsági következményeit, a reakcióidő és a fékút változását, valamint e változások sérülések súlyosságát befolyásoló hatását.

