



**Csordás László**  
osztályvezető úr  
részére

Miskolc, 2014. február 18.

**Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala**  
Városfejlesztési és -üzemeltetési Főosztály  
Beruházási és Városüzemeltetési Osztály  
**Miskolc, Városház tér 8.**  
**3525**

**Tárgy: környezeti adatkérés, BV. 102184/2014-5.**

**Tisztelt Osztályvezető Úr!**

A tárgyban hivatkozott iktatószámú adatkérést köszönettel megkaptuk.

Örömünkre szolgál, hogy a város e fontos témakörben összegyűjti a civil szervezetek véleményét. Erre szükség is van, mert sajnos nem látszik, hogy a szlogenek szintjén túl valóban markánsan megjelenő szempont lenne ma Miskolcon a fenntarthatóság érvényesítése. Szívesen működünk együtt ezekben a kérdésekben a T. Hivatallal, kérésünk csupán az, hogy javaslataink fogadtatásáról, a környezetvédelmi beszámolóról, stb. kapjunk visszajelzést. Kérjük ezt különös tekintettel arra is, hogy tavalyhoz képest nem látszik elmozdulás, emiatt levelünkben jelentős részben a tavaly már jelzett problémákat vagyunk kénytelenek megismételni.

A feltett kérdésekre a Kerékpáros Miskolc Egyesület nevében az alábbiakat válaszoljuk.

(Az adatszolgáltatást a főlegesen papírhasználat, a környezet védelme érdekében elektronikusan teljesítjük.)

Ad 1:

*Az egyesület Miskolc környezetét érintő 2013. évi tevékenységének és tapasztalatainak rövid ismertetése*  
Folyamatosan népszerűsítettük a leginkább környezetbarát modalitást, a kerékpározást.

Részt vettünk az ATTAC projekt keretében a város fenntartható modalitási koncepciójának kidolgozásában.

A környezetbarát kerékpáros közlekedés biztonsága, a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére tett javaslataink kapcsán 2013-ban sokkal szerényebb ütemű előrelépés történt, mint 2012-ben. Az elmaradás legfőbb okának a szemléletváltozás hiányát tartjuk. A kerékpáros közlekedést még mindig nem kezeli értékén a város, pedig a nemzetközi trendek elég egyértelműek.

A 2013-as év eredménye az ATTAC keretében elkészült SUMP, melynek kidolgozását egyesületünk részletes szakmai anyagokkal segítette.





A tavalyi évben is sokat foglalkoztunk a Tiszai pályaudvart a Vár utcával összekötő kerékpárforgalmi nyomvonal kérdéseivel. Sajnálatos, hogy 104 pontos javaslatcsomagunk jelentős része nem valósult meg.

Segítettük a két alkalommal megrendezett Critical Mass felvonulásokat, közreműködtünk a rendőrség által 400 általános iskolás számára rendezett Kresz-Fesztten.

Elindítottuk a *Közbringát Miskolcra!* kampányunkat, két közbringa bemutatót, valamint a közbringa rendszerek előnyeit taglaló előadást is szerveztünk az év folyamán. Együttműködést kértünk a kampányban a várostól, amelyre ígéretet is kaptunk, volt kapcsolatfelvétel, de eredmények még nem látszanak.

Négyrészes rádiós játékban is népszerűsítettük a közbringát.

Ad 2:

*Az egyesület elmúlt hat évben elért fontosabb eredményei, tevékenységei címszavakban*

Egyesületünk 2011-ben alakult, így hat évről nem tudunk beszámolni.

Eredménynek tekintjük, hogy megalakulásunk óta sikerült kialakítani az egyesület működésének alapfeltételeit, és egyesületünk ismertségét sikerült folyamatosan növelni.

Rendszeressé tettük a kerékpáros forgalomszámlálást, melyet idén is megtartunk.

Egyesületünk segíti a Critical Mass kerékpáros felvonulások megrendezését, közreműködött a Mobilitási hét programjaiban.

Megszerveztük Miskolc első valóban nagy volumenű kerékpáros családi napját a Szinvaparkban, ahol az általunk készített koncepció alapján Miskolcon eddig nem látott kapacitású kerékpárparkoló készült, javaslatunkra szerelőállvánnyal kiegészítve.

Kezdeményezésünkre a városháza még 2012-ben létrehozta a Miskolci Kerékpáros Kerekasztalt, amely 2013-ban 4 ülést tartott.

Az év folyamán számos közlekedésbiztonsági ismeretterjesztő megjelenésünk volt a helyi médiákban. Év végén, a kerékpár kötelező felszerelésére vonatkozó jogszabály változását bemutató részletes honlaphírünk látogatottsága honlapunk történetében először százezres. Olyan, országos lefedettségű oldalak is a mi anyagunkat vették át, mint pl. a MOL bringa programja: <http://bringapont.mol.hu/aktualis-hireink/modosulnak-kerekparok-uzemeltetesi-muszaki-feltetelei>

Ad 3.:

*Szakterületünkkel kapcsolatos javaslataink a környezetvédelmi program tartalmához*

Továbbra is feltétlenül szükségesnek tartjuk korszerű szakmai alapokon nyugvó, a fenntartható mobilitásszervezés elveit érvényesítő közlekedésfejlesztési koncepció kidolgozását, amelyhez valamennyi, a mobilitás kérdéseiben érintett szereplő, hivatali, közlekedési szervek, civilek, mérnökkamara bevonása elengedhetetlen.



A koncepciónak nem csupán a reális mobilitási igényeket kiszolgáló kívánatos modal split arányokat kellene meghatároznia, hanem hangsúlyosan foglalkoznia kellene azokkal a kérdésekkel, amelyek meghatározzák a város élhetőségét, és a védtelen közlekedők, a gyalogosok, kerékpárosok biztonságát. Így különösen a sebességmenedzsmet (tempó 30) és a parkolásmenedzsmet kérdéseit (belvárosi forgalomcsillapított övezet és sétálóutca bővítése, gyalogos felületekre parkoló gépkocsik elszállítása).

Ma sem sebesség-, sem parkolásmenedzsmet nem működik a városban, ez nagyon rossz helyzetbe hozza a védtelen közlekedőket.

Kiemelten kellene foglalkozni a koncepcióban, de már addig is a közösségi közlekedés fejlesztésével, így kiemelten a gázbuszok meghonosításával, és az MVK teljes állagán belüli részarányuk folyamatos növelésével. A gázbusz (CNG) mind a kisgyermekesek, mind a kerékpárosok szempontjából kiemelten fontos fejlesztés!

Fontos a Búza tér visszaadása az embereknek, az aluljárók megszüntetése. Természetesen a Búza térnek kiváló közösségi közlekedési kapcsolatokkal kell rendelkeznie, de a járatok átszervezésével, mind a helyi, mind a helyközi közlekedésben átlós járatok létrehozásával a téren hatalmas felületek szabadíthatók föl, és a károsanyag-terhelés jelentősen csökkenthető. A Búza téri autóbusz-pályaudvarok szerviz, munkahelyi szociális funkcióit a perifériára kell áttelepíteni, lásd pl. Münster példáját.

**Szükséges, hogy a város külön kerékpáros fejlesztési koncepcióval is rendelkezzen.**

**Különösen fontos a közbringa rendszer megvalósítása Miskolcon. Ezt a szakma ma már egyértelműen a közösségi közlekedés részének tartja, az egész világon egyre jobban terjed, és átalakítja a városi közlekedést.**

Kerékpáros területen javasoljuk, hogy a város vizsgálja meg, hogyan tudná – akár csak jelképes összeggel – támogatni azokat a városlakókat, akik napi munkába, iskolába járásra kerékpárt használnak. Pl. elektromos rásegítésű kerékpár megvásárlásához támogatás.

Ma a városban, a közlekedésfejlesztésben teljesen hiányzik a kommunikáció. Ez továbbra is súlyos hiba.

Ad 4.:

*Hogyan értékeljük a miskolci kerékpáros infrastruktúrát, milyen rövid- és középtávú fejlesztési javaslataink vannak?*

A miskolci kerékpáros infrastruktúrán belül megkülönböztetjük a közlekedésre szolgáló felületeket és a kerékpárparkolás létesítményeit.

Utóbbiakat nem tudjuk hosszan értékelni, mert a legtöbb közintézménynél nincs kerékpárparkoló. Ahol van, ott sok esetben alkalmatlan, kerékpárok biztonságos rögzítésére használhatatlan állványok létesültek (pl. Kemény Dénes Uszoda), vagy az egyébként használható támaszokat tették rossz helyre (pl. a zeneiskola mögé, ahová senki sem lakatol, a zeneiskolások továbbra is az épület másik oldalán, fákhöz lakatolnak), vagy más probléma van a támaszok elhelyezésével (pl. az ügyészség előtt a támaszhoz zárt kerékpár egyik vége belóg a járdára, másik vége kiüti a szeméttárolót).



A maradi szemléletről tanúskodik az is, hogy Miskolcon egyáltalán nem alkalmazzák a minden fejlett európai városban egyre általánosabb megoldást, amikor a kerékpárparkolót korábbi gépkocsi parkolóhely felületén alakítják ki, ezzel hatékonyan szolgálva a belvárosi forgalomcsillapítást is.

Ebben a kérdésben fejlesztési javaslatunk az, hogy a jövőben minden új beruházásnál, felújításnál legyen szempont a kerékpárparkolás megfelelő megoldása is. Rövid távon javasoljuk, hogy a sétálóutcára kerüljenek ki kerékpártámaszok, valamint az ÉMOP nyomvonalai kerékpárparkoláshoz benyújtott javaslataink szerinti korrekciók történjenek meg.

Szemléletformáló ereje miatt javasoljuk legalább 1 db car bike port létesítését is.

A nyomvonalas kerékpárforgalmi létesítmények hossza az elmúlt évvel jelentősen növekedett, azonban a teljes úthálózathoz viszonyított arányt tekintve Miskolc még így is elmaradott, hazai viszonylatban is. Mindazonáltal a város kerékpárforgalmi gerinchálózatának jelentős része az ÉMOP Tiszai pu. – Vár utca nyomvonal átadásával kialakulnak tekinthető.

Ugyanakkor továbbra is teljes mértékben megoldatlan a város és a szomszédos települések kapcsolata mind északi, mind keleti, mind déli irányban. Ez súlyosan sérti az emberek szabad modalitás-választáshoz fűződő jogát, ezért javasoljuk megoldását kiemelten prioritásként kezelni.

További probléma, hogy a gerinchálózat által feltárt területek kisebb forgalmú utcáin nagyrészt hiányoznak azok a forgalomtechnikai intézkedések, amelyek Nyugat-Európában ma már alapvetőek, és a gépjármű-forgalom ésszerű korlátok között tartásával, külön kerékpárutak építése nélkül, a kerékpárosok úttesten, vegyes forgalomban történő vezetésével garantálják a biztonságot. Ilyen különösen a tempó 30, az LPÖ, az ezekhez kapcsolódó forgalomtechnikai megoldások. Ezen a téren Miskolcon nem érzékelünk megfelelő fejlődést.

A dedikált kerékpárforgalmi létesítmények hosszánál sokkal nagyobb gond, hogy az alkalmazott létesítménytípusok, esetenként a pályaszerkezet, a geometria, a forgalomtechnika a hálózat legnagyobb részén elavult, 30 évvel ezelőtti szemléletet és szakmai gondolkodást tükröz. A fejlesztéseknél figyelembe kellett volna venni azt a paradigmaváltást, ami a kerékpárforgalmi tervezésben az utóbbi évtizedben végbement. A fejlődést komolyan hátráltatja, hogy Miskolcon a szakmai közvélemény jelentős része még mindig nem érti a modern városi kerékpáros közlekedés jellegzetességeit, és a kerékpárforgalmi tervezés korszerű elveit.

A megvalósult kerékpáros infrastruktúra jelentős része helytelen és balesetveszélyes közlekedési magatartásra nevel. Kiemeljük ebből a szempontból a szinte kivétel nélkül egyoldali rendszerű kerékpárutakat, gyalog- és kerékpárutakat, amelyek rászoktatják az embereket a baljártatú kerékpározásra, így későbbi irányhelyes fejlesztésnél újra kell majd tanítani a közlekedőket.

A kerékpárforgalmi létesítmények között indokolatlanul magas a szegélyen kívüli vezetés részaránya, és teljesen hiányoznak egyes típusok. Ebből a szempontból különösen nagy baj, hogy jóformán nincs kerékpársávkunk, ezt a típust a helyi döntéshozók és szakemberek sem ismerik, tapasztalat hiányában idegenkednek tőle, pedig ma városi környezetben ez az egyik legfontosabb létesítménytípus.



A kerékpárforgalmi létesítményeknél a csomópontok kialakítása a legtöbb esetben kedvezőtlen, veszélyes.

Nagyon komoly problémát okoz, hogy bár a városban már megjelent és egyre nő a négyévszakos kerékpárosok aránya, a kerékpárforgalmi létesítmények síktalanítása prioritásban az utolsó helyen van. Különösen rossz a helyzet az elválasztott gyalog- és kerékpárutakon, ahol a gyalogos oldalt az ingatlantulajdonos takarítja. Itt gyakran nem csupán a kerékpáros oldal takarítása marad el, hanem a gyalogos oldalról a kerékpáros oldalra hányják a havat. A tél most rövid volt, de a lényegében egyszerű hóesés megmutatta, hogy nem sikerült szervezettebbé tenni a hóeltakarítást.

A tél elmúltával a kint maradó szóróanyag okoz gondot. Ebből a szempontból kiemeljük az Andor utcai nyitott kerékpársávokat, ahol tavaly több hónapig tartott, amíg sikerült elérni a letakarítást, és a probléma már idén is jelentkezik. Ez közlekedésre szolgáló felület, ezért véleményünk szerint prioritásban meg kell előznie azokat a területeket, pl. forgalom elől elzárt területek, szigetek, amelyek nem szolgálnak közlekedésre.

A város úthálózatának legnagyobb részén nincs dedikált kerékpárforgalmi létesítmény. Ez nem baj, viszont fontos volna ezeken az utakon a csomópontokat, útcsatlakozásokat úgy módosítani, hogy a kerékpárosok nagyobb biztonsággal használhassák azokat.

Kerékpáros szempontból fontos továbbá a szegélykőtől számított 1,00-1,20 m széles burkolat állapota, kátyúktól és nyomvályúktól való mentessége, a víznyelők rácsainak az út hossztengegyére merőleges beépítése, vagy még inkább, oldalbeölésű víznyelők alkalmazása.

Rövid és közép távon javasoljuk a gerincutak és az LPÖ-k kivételével a teljes úthálózat tempó 30-ra történő kijelölését.

Javasoljuk a jelzőlámpás csomópontokban előretolt felállóhelyek, megkettőzött helyzetjelző vonalak kijelölését úgy, hogy a kerékpáros a várakozó gépjárművek előtt várakozzon, kiegészítve ezt a felállóba bevezető szélesítéssel, továbbá a kerékpáros előzőld létesítését valamint a nagyobb nehézármű-forgalmú jelzőlámpás csomópontokban holtterütrök felszerelését.

Javasoljuk, hogy 2014-ben a város fordítson jelentős erőforrásokat a meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűsítésére, az alkalmatlan, rossz, balesetveszélyes megoldások kiváltására.

A kerékpáros közlekedés támogatásának kulcseleme a meglévő akadályok kiküszöbölése, így különösen az egyirányú utcák kétirányú kerékpározhatóságának biztosítása és a zsákutcák kerékpáros átjárhatósága, ahol ennek értelme van. Az ilyen megoldások számát továbbra is fontos növelni.

Ad 5.:

*Problémafelvetések, vélemények, megoldási javaslatok a város egyéb környezeti ügyeivel kapcsolatban*

A város levegőtisztasága gyakran kritikus, kiemelten fontos a levegőtisztaság megőrzése érdekében sokkal határozottabban fellépni. Vonatkozik ez az egyéni gépjármű-közlekedés szükség esetén történő korlátozására, a rettenetesen elharapózott gázégetés megfékezésére, az égetők szigorú büntetésére, a szeméttel való tüzelés kiküszöbölésére.





A gépjárművek sebességének korlátozása zajvédelmi szempontból is fontos.

Szükségesnek tartjuk a zöldfelületek növelését, belvárosi építési stopot a beépítetlen területekre, amelyek csakis zöldfelület létesítésére legyenek igénybe vehetők.

Fontos, hogy a város támogassa az energiatakarékossági célú fejlesztéseket.

Javasoljuk, hogy a városháza saját tevékenységével jó példával elől járva vizsgálja meg a távmunka végzésének lehetőségeit, hiszen ezáltal nagyon jelentős energia-megtakarítás érhető el.

Javasoljuk a szelektív hulladékgyűjtés kiterjesztését a háztartásokra.

Sajnálatosnak tartjuk, hogy tavaly az egyetlen hibrid autóbusz is elkerült a városból.

**Tisztelettel**

**Kunhalmi Zoltán**

elnök

Kerékpáros Miskolc Egyesület

