

Emlékeztető

mely készült a Miskolci Kerékpáros Kerekasztal 2014. január 22-én tartott 6. üléséről

Jelen vannak:

- Bodnár Béla, Miskolci Városgazda Kft. képviselőjében,
- Csizmár János, a Magyar Közút Nzrt. osztályvezetője,
- Durda Péter MMJV Polgármesteri Hivatal Beruházási és Városüzemeltetési Osztályának képviselőjében,
- Győri Zsuzsanna, a megyei kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége képviselőjében,
- Juhász János, az MVK Zrt. képviselőjében,
- Kunhalmi Zoltán, a Kerékpáros Miskolc Egyesület elnöke,
- Lévai István, MMJV Polgármesteri Hivatal Beruházási és Városüzemeltetési Osztályának főtanácsosa, kijelölt kerékpáros összekötő,
- Pfliegler Péter, Miskolc MJV alpolgármestere,
- Stefán János r. főhadnagy, a megyei rendőr-főkapitányság közlekedésrendészetének képviselője,
- Takács Gábor, Miskolc MJV önkormányzati képviselője,
- Takács János, a Miskolci Önkormányzati Rendészet képviselőjében,
- Vascsák Roland, a Kerékpáros Miskolc Egyesület elnökségi tagja.

Bevezető

Pfliegler Péter köszönti a jelenlévőket. Örömeinek ad hangot, hogy rendszeressé és összességében előrevivővé vált a kerekasztal.

Tájékoztatást ad az indítás alatt lévő tervezésekről. Kiemeli, hogy a KME több éves kérésének megfelelően idén megtörténik a Soltész Nagy Kálmán utcai kerékpársáv tervezése. A döntés előtt vizsgálták a helyszín adottságait, és megállapították, hogy az utca jellege kereskedelmi, 100-nál több cég van, akinek kellene a parkolás, de ennek a zöme már saját telekhatáron belül megvalósult. Elmondja, hogy a megvalósítás előtt lakossági fórumot szeretne összehívni az érintett önkormányzati képviselők részvételével, amelyen kérné KME jelenlétét.

Kunhalmi Zoltán köszönettel fogadja a meghívást, örül a lehetőségnek. Véleménye szerint Miskolcon eddig hiányosság volt, hogy elmaradt a kommunikáció, a fejlesztések társadalmasítása, örül, ha ez változik.

Ezt követően a tervezett szirmai kerékpárútról van szó.

Pfliegler Péter és **Takács Gábor** elmondják, hogy a létesítmény célja a biztonság növelése, hiszen úgy tapasztalták, hogy az embereknek igényük van erre a létesítményre. Megítélésük szerint a létesítmény jó lesz, és minden remény megvan rá, hogy később hálózattá nőjön össze, tekintve, hogy Kistokaj felől kerékpárút fog készülni.

Kunhalmi Zoltán pontosítani kívánja: Kistokaj felől nem kerékpárút jön be, hanem kétoldali burkolt padka, emiatt a tervezett egyoldali kétirányú kerékpárút típusváltása csak újabb forgalomtechnikai problémát okoz.

Elmondja, hogy a kapott tervet áttanulmányozták, azt megvalósításra alkalmatlannak tartják. A terv nem tartalmazza azokat a megalapozó munkarészeket, amelyek szakmailag indokolják a tervezett beavatkozás helyét és módját. Elmondja, hogy 11 évre visszamenőleg kigyűjtötték a baleseti adatokat. Megállapították, hogy a tervezett beavatkozás helyén (a két településrészt összekötő szakaszon) 11 év alatt nulla kerékpáros baleset történt, míg mindkét településrész lakott területén előfordultak balesetek, összesen 18. A tervezett beavatkozás több olyan konfliktusmezőt hoz létre, mint amilyenek a két településrész tipikus baleseteire jellemzők.

Kéri, hogy a terv megvalósításától a város álljon el.

Pfliegler Péter kéri a jelenlévőket, hogy mondják el véleményüket.

Takács Gábor elmondja, hogy az elmúlt időszakban az összes lakossági fórumon azzal fordulnak hozzá az ott lakók, hogy építsen kerékpárutat. A meglátása szerint is jogos a helyiek kérése. Gondolni kell a gyalogosokra, a gyerekekkel közlekedőkre is. Nagyon fél attól, hogy előbb-utóbb halálos baleset fog történni a két településrész között. Megemlítette, hogy a tervezett kerékpárút egy másik problémát is megoldana.

Stefán János szól arról, hogy a rendőrség mit tesz a közlekedésbiztonság érdekében, illetve elmondja, hogy például láthatósági mellényeket is nagy számban osztogatnak, ott van minden járőrautóban.

Kunhalmi Zoltán nem érti, hogy ez hogy tartozik a Szirma-Martinkertváros között megépítendő infrastruktúrához.

Stefán János a rendőrség álláspontjáról elmondja, hogy minden kerékpáros fejlesztést támogatnak, amely az úttestről történő elválasztást szolgálja.

Durda Péter elmondja, hogy a kerékpárutat 2004 óta szeretnék megvalósítani, ha most elszalasztják a lehetőséget, ki tudja mikor készülhet el.

Kunhalmi Zoltán szerint pont ez a baj. A kerékpárforgalmi tervezésben, a kerékpáros közlekedésre vonatkozó ismeretekben 2004 óta nagyon jelentős változás történt. Ami 2004-ben jónak látszott, az Európa fejlett országaiban ma már vállalhatatlan. Magyarországon több évtizedes az elmaradás.

Vascsák Roland előre elnézést kér ha nyers lenne, de nem érti, hogyan lehetséges az, hogy évek óta süket fülekre talál a KME által a kerékpáros infrastruktúra tervezése, kivitelezése, a városi kerékpározás biztonsága irányába tett - nyugaton már bevált - nézetek, gondolkodások

Aggodalomra ad okot, hogy az elmúlt években az a 3 szó, hogy „Magyar Közút nem támogatja” számtalan javaslat végleges lezárását eredményezte.

Véleménye szerint az a legnagyobb baj, hogy a Magyar Közút csak a műszaki megvalósíthatóságot és a pénzt nézi, míg a KME a kerékpáros feltételek javítását és a kerékpározó emberek biztonságát.

Győri Zsuzsa elmondja: a KME javaslatát mindenki a saját szempontjai alapján nézi. Szlovák példát említ, ahol teljesen általános az irányhelyes vezetés, nagyobb forgalomra és sebességre engedélyezett utakon is, és nem érti, hogy ott miért működhet.

Pfliegler Péter elmondja, hogy a város igenis meghallgatja a KME észrevételeit, érveit és bizonyos, jogos javaslatait (példának kiemeli az egyirányú utak megnyitását a kerékpárosok számára, illetve a buszsávokat) meg is valósítja.

Csizmár János elmondja, hogy a burkolt padkával, és a kerékpársávval szemben a Magyar Közút kifogása az, hogy a téli üzemeltetés során a hóeltakarító gépnek kétszer kell végigmennie az útszakaszon. A burkolt padkára a nehéz járművek is rá fognak hajtani, ami a padka gyors elhasználódását jelenti. A gyakorlatban nem tudják biztosítani, hogy soha semmilyen nehéz jármű ne menjen rá. Szól arról, hogy végeztek vizsgálatokat és szimulációkat az elkerülő utak közlekedésbiztonságra való hatásáról, a megnövekedett sebesség miatt az a tapasztalat, hogy hatásukra több esetben nőtt a balesetek száma. A kerékpáros egyesület által megfogalmazott kockázat valóban lehetséges.

Kunhalmi Zoltán felhívja a jelenlévők figyelmét, hogy maga a közút kezelője is elismerte: a beavatkozással nő a baleseti kockázat.

Csizmár János erre válaszul elmondja, hogy STOP-táblákat fognak kihelyezni a kerékpárosok számára.

Kunhalmi Zoltán szerint a STOP-tábla nem megoldás a megnövekvő baleseti kockázatra. Miskolcon szinte minden újonnan létesített kerékpárút baleseti gócponttá vált, ideje szakítani az eddig alkalmazott megoldásokkal, mert ez tévút.

Pfliegler Péter szerint az elhangzottakat nem úgy kell értelmezni, ahogy Kunhalmi Zoltán.

Kunhalmi Zoltán megkérdezi Pfliegler Pétertől, hogy ugye nem gondolja komolyan, hogy a STOP-tábla megnyugtató megoldás a baleseti kockázat kezelésére.

Pfliegler Péter azzal foglalja össze az elhangzottakat, hogy a kerékpárosokon kívül senki sem foglalt állást a tervek ellen, ezért nekik az a dolguk, hogy megépítsék.

Kunhalmi Zoltán javasolja, hogy ha a város mindenképpen ragaszkodik ehhez a tervhez, akkor legyen járda. Ebben az esetben a kerékpárosok tudnak továbbra is biztonságosan, az úttesten közlekedni. Jelenleg ugyanis a korszerűtlen hazai KRESZ még nem ismeri a választható kerékpárút fogalmát. Azonban szerinte épp a baleseti adatok alapján vagy a Kiszalud, vagy a Miskolci utcán kellene kerékpársávot vagy burkolt padkát létesíteni.

Pfliegler Péter a KME kéréséről, hogy a miskolctapolcai kerékpárút azon szakaszához, amely mellett nincs járda, építsenek járdát, és ehhez biztosítsanak anyagot a főutcáról kikerült viacolorból, némi vita után a járda tervezését elfogadja, ám a kő biztosításától elzárkózik, mert az más célra kell. A városháza elé javasolt car bike portról elmondja, hogy létesítésével határozottan nem ért egyet. A kerékpárosok kaptak tárolókat a Városház téren, ez véleménye szerint elég, nem is érti, mit akar a KME ezzel a csúnya tárolóval. Elmondja, hogy az egyszerűbb kérdések Lévai úrral tisztázhatók, majd Takács Gáborral távoznak.

Kunhalmi Zoltán rövid prezentációt mutat be.

A szirmabesenyői útnál újonnan megépülő elkerülővel kapcsolatban Csizmár Jánostól kérdezi, hogy a kerékpárosok hogyan hagyhatják majd el a várost.

Elmondja továbbá az ÉTM melletti kerékpárúttal kapcsolatos kifogásait.

Csizmár János elmondja, hogy a kerékpárosok közlekedési feltétele nem fog romlani. Egy szerviz utat fognak építeni a Várközi utcai jelzőlámpás csomóponttól, a kerékpárosok ezen át érhetik majd el a szirmabesenyői utat. A 306-os úton a várható engedélyezett sebesség 60 km/h marad, jelzőlámpás csomópont nem lesz.

Lévai István hozzáteszi, hogy a Várközi Lajos utca forgalma az átadással várhatóan csökkenni fog.

A kerekasztal zárása

Lévai István megköszöni mindenkinek a részvételt és a figyelmet.

Emlékeztetőt összeállította:
KME, Vascsák Roland