



A Kerékpáros Miskolc Egyesület észrevételei Miskolc Megyei Jogú Város Integrált településfejlesztési stratégiájához

I. Helyzetfeltárás (helyzetfelmérés)

18. oldal: Tiszai pu. – Lillafüred kerékpárút kiépítése csak részben, a Vár utcáig valósult meg. A megfogalmazás egyébként is pongyola, hiszen jelentős hosszban nem kerékpárút, hanem más létesítménytípus készült, ami nem baj. Viszont pontosítani kellene Tiszai pu. – Vár utca kerékpárforgalmi nyomvonalra. A 21. oldalon csak a fogalmi pontosítás szükséges.

2.15. Közlekedés (113. oldaltól)

A dokumentum hiányossága, hogy nem jelenik meg benne, hogy Miskolcon – Európa fejlett városaival szemben – a városépítészetben és a közlekedési infrastruktúra tervezésében elmaradt a paradigma-váltás. Továbbra is egyoldalúan a motorizált egyéni közlekedésre optimalizálnak, a fenntartható modalitások, úgymint a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés nem élveznek prioritást.

114. oldal:

A fejezetben a város kerékpárforgalmi hálózatának bemutatására lenne szükség. Alkalmatlan a város közlekedési hálózatának korrekt bemutatására az a dokumentum, amely a kerékpáros közlekedést a díszburkolatokkal foglalkozó (a kerékpáros közlekedést 5 sorban említő), valamint egy további, nagyon pontatlan mellékletre utalással intézi el.

A kerékpárforgalmi hálózat ismertetése kapcsán feltétlenül szükségesnek tartjuk megjeleníteni az alábbiakat:

1. A városban a kerékpáros közlekedés infrastruktúráját a legutóbbi évekig gyakorlatilag alig fejlesztették. Ami készült, annál is a szegregáció elvét követték, a kijelölt kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak jellemzően az út egyik oldalán, a gépjármű-közlekedési felületektől elkülönítve, elsősorban a gyalogosfelületek rovására, legnagyobb részt kerékpáros osztóvonallal elválasztva, kétirányú gyalog- és kerékpárútként lettek kialakítva.
2. Az ÉMOP keretében valósult meg 2012-ben a Tiszai pályaudvar és a diósgyőri vár közötti, déli ágával együtt közel 12 km hosszú kerékpárforgalmi nyomvonal, amely többféle létesítménytípusból áll, de jelentős részben elkülönített kerékpárforgalmi létesítményeket tartalmaz. Az útvonal kialakítása révén létrejött a város nyugat-kelet irányú gerincútvonala,





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

amelynek használata azonban hosszabb eljutási időt és lényegesen több konfliktust jelent a kerékpárosoknak, mint a párhuzamos közút használata. Ezzel, és a már korábban elkészült miskolctapolcai nyomvonallal a városi kerékpárforgalmi gerinchálózat jelentős része kialakult, azonban nagyrészt korszerűtlen létesítménytípusokkal, és konfliktusos csomóponti forgalomtechnikával.

3. Jelenleg a legnagyobb gond, hogy a város három irányból (észak, kelet, dél) szabályosan kerékpárral nem közelíthető meg, mivel a nagyforgalmú fkl. utak bevezető szakaszain a kerékpározás jelzőtáblával tiltott, párhuzamos kerékpárutak pedig nincsenek.
4. A városban a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésének eszközeit egyelőre alig alkalmazzák.
5. A nyugvó kerékpárforgalom feltételei (kerékpárparkolók) alig vannak biztosítva.
6. A városnak nincs kerékpáros közösségi közlekedési rendszere (KKKR, közbringa).

A fejezet nem mutatja be a városban a sebességcsillapított, forgalomcsillapított utcák számát, a lakó-pihenő övezeteket (azok hiányát).

A hibridbusz már nem található Miskolcon.

A helyzetértékelés nem tartalmazza, hogy közlekedési szövetség, vagy legalább közös bérletelfogadás a helyi és helyközi közösségi közlekedés egyes ágazatai között nincs. Ez rontja a közösségi közlekedés versenyképességét.

126. oldal, levegőtisztaság

A közlekedési eredetű légszennyezésnél nincs feltüntetve a szállópor, PM₁₀, PM_x, amelyek pedig a leginkább veszélyesek, súlyosan egészségkárosítók.





II. Helyzetelemzés

21. oldal 2.10. pont 3. francia bekezdés:

Az anyag figyelmen kívül hagyja, hogy a belvárosban a sétálóutcát kivéve gyakorlatilag nincs forgalomcsillapítás, ahol viszont hatalmas parkolóterületek vannak. A forgalmi torlódás valódi oka ez, a modal split befolyásolására irányuló eszközök, a belvárosi parkoláskorlátozás alkalmazásának teljes hiánya.

22. old. kp bekezdés

A város közlekedésfejlesztési koncepciója nem szolgálhat a kerékpáros fejlesztések alapjául. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése rohamosan fejlődő szakterület, a korábban helyesnek vélt megoldások mára elavultak, új szemléletű megközelítésre van szükség.

Javasoljuk új kerékpáros fejlesztési koncepció készítését.

26. oldal 2.12. pont

Szükségesnek tartjuk a PM szennyezés megemlítését, a fentiekben már elmondottak miatt.

Nem értjük, a 26. oldal 3. francia bekezdésében az alternatív közlekedési eszközök miért esetlegesen szerepelnek. A kerékpár, a közbringa nyugodtan nevesíthető.





III. Helyzetértékelés

13. oldaltól, 2.8. pont

A kerékpárút-hálózat továbbépülése helyett javasoljuk az értékelésben azt kiemelni, hogy minden évben többszámjegyű százalékos növekedés tapasztalható a város kerékpáros közlekedésében.

SWOT analízis, erősségek:

1. Álláspontunk szerint a közlekedésfejlesztési koncepció elavult, nem a közlekedés fenntartható megszervezésének elvén alapul.
2. A 17 km-s kerékpárút hálózatot erősségként feltüntetni szegényes, egyrészt azért, mert lényegesen alacsonyabb érték más magyar városok hálózati hosszához képest, másrészt azért, mert valamely város kerékpáros infrastruktúrájának fejlettségét nem a kerékpárutak hosszával, hanem a biztonságosan kerékpározható hálózat hosszával mérhetjük.

SWOT analízis, gyengeségek, felvételre javasoljuk:

1. Nem fejlődik a belvárosi forgalomcsillapított zóna.
2. Hiányoznak a lakóövezetek tempó 30 zónái, valamint az LPÖ-k.
3. A város kerékpárforgalmi hálózatát javarészt korszerűtlen, veszélyes, út melletti egyoldali kétirányú kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak alkotják, a csomópontok forgalomtechnikája egyoldalúan autóra optimalizált.
4. A várost három irányban nem lehet jogszerűen kerékpárral elhagyni, vagy megközelíteni.
5. Több egyirányú utca megnyitása kivételével szinte teljesen hiányoznak a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésének Nyugat-Európában alkalmazott megoldásai.
6. Nincs megfelelően megoldva a városban a kerékpárparkolás.

SWOT analízis, lehetőségek:

1. Az első francia bekezdést javasoljuk kiegészíteni a tempó 30 zónákkal és a belvárosi parkoláskorlátozással.
2. A közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségeihez kérjük a városi közösségi kerékpáros közlekedési rendszer (KKKR, közbringa) felvételét.
3. A kerékpáros közlekedés ösztönzésénél javasoljuk a kerékpárutak helyett kerékpárforgalmi hálózat fejlesztését említeni, mely jelenti egyrészt a meglévő hálózat felülvizsgálatát és korszerűsítését, valamint a hálózat bővítését, különös tekintettel a város és a szomszédos települések kerékpáros kapcsolatának megteremtésére.





Melléletek

Hiányoljuk, hogy a 7. mellékletben a funkcionális várostérrel való közlekedési kapcsolatok oszlopai közül hiányzik a kerékpáros kapcsolatok – vagy azok hiányának – bemutatása. Pedig ez különösen fontos, tekintve, hogy ma Miskolc kerékpáros közlekedésében a több településsel való kapcsolat hiánya az egyik legsúlyosabb probléma.

A 158. melléklet kerékpárutakra vonatkozó része használhatatlan, szakmai információ-tartalma nincs.

A 163. melléklet véleményezése:

Egyesületünk honlapján a

<http://kerekparosmiskolc.net/uton-bringaval/kerekparos-infrastruktura-miskolcon>

menüpontban részletes információ található Miskolc dedikált kerékpárforgalmi hálózatának elemeiről. Javasoljuk a mellékletet az ott található adatok alapján pontosítani.

A melléklet egyes részeihez:

1. I. Az első szakasz nem 2001-től, hanem 1996-tól üzemel.
2. II. Az első ütem vége nem a Katalin/Bajcsy kereszteződésnél van, hanem a Szabó Lőrinc/Hadirokkantaknál.
3. III. A létesítménytípusok megnevezése érdekes, a Szemere utca – Erzsébet tér jelenleg biztosan nem gyalogos-kerékpáros zóna, mivel kerékpárútként van kitáblázva (függetlenül attól, hogy szegényes paraméterei alapján kerékpárútként nem nagyon értelmezhető).
4. IV. A kerékpározható autóbusz forgalmi sáv nem a Petőfi téren, hanem a 26 sz. fkl. út Búza tér felé való elágazásánál kezdődik. Továbbá kerékpározható a Petőfi utcai autóbusz forgalmi sáv is.

A mindkét irányban kerékpározható egyirányú utcák listáját javasoljuk honlapunk alapján pontosítani.

A 158-163-164 melléletek szervezési-szerkesztési elvét nem értjük.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A 164. mellékletre az alábbi észrevételeket tesszük.

1. Az 1. szakasz 3 haladósávós kerékpárút.
2. A 2. szakasz leírása pontatlan, hiányzik belőle köztes kerékpárutas és zónás szakasz, valamint pontatlan a Corvin utcai csomópont leírása.
3. A 4-5. szakasz leírása pontatlan, van benne rövid kerékpársáv, és gyalog- és kerékpárúti szakaszok is.
4. A 7. szakaszon nyitott kerékpársávok vannak.
5. A Könyves Kálmán utcában nincs kerékpársáv.

(Csak a legfontosabb pontatlanságokra tértünk ki.)

A 166. mellékletből teljesen hiányzik a csomópontok kerékpáros kapcsolatának vizsgálata.

Összeállította:

Kerékpáros Miskolc Egyesület

2014. február 5.

