



SZAKMAI ÉRTÉKELÉS

a Miskolc kerékpárforgalmi hálózati terve (Tervzsűri bírálati terv) című dokumentumhoz

I. TISZTÁZÁSRA JAVASOLT KÉRDÉSEK

- 🚲 A meglévő hálózat pontos, részletes értékelése, a meglévő főhálózaton szükséges beavatkozások megjelenítése
- 🚲 A főhálózaton szükséges korrekciók végiggondolása, ennek alapján az útvonalak meghatározása
- 🚲 A kerékpáros forgalom várható fejlődésének figyelembe vétele
- 🚲 Irányhelyes vezetés: ne csupán a helyzetfeltáró részek lózungja legyen, hanem tényleges vezérfonal a beavatkozások tervezésénél
- 🚲 A kerékpáros nyomok alkalmazásának átgondolása: ott legyen, ahol a kerékpáros és a többi járművek együttműködő közlekedését hasznosan támogatja, de minimális gépjárműforgalmú lakóutcákban alkalmazása kontraproduktív
- 🚲 Városi KKKR létesítésének célja, a rendszer mérete, területe, a gyűjtőállomások kijelölésének főbb szempontjai
- 🚲 Jó lenne, ha a KHT kiforrott városi forgalomcsillapítási elképzelésekre támaszkodhatna.





II. ÉSZREVÉTELEINK RÉSZLETESEN

A *Miskolc kerékpárforgalmi hálózati terve (Tervzsűri bírálati terv)* című dokumentum felépítése megfelel a TOP kiírása alapján elvárhatónak.

A *Vezetői összefoglaló* címével ellentétben bevezető gondolatokat tartalmaz.

Az egyes fejezetek, témakörök optimális arányait nem mindig sikerült megtalálni, pl. foglalkozik a dokumentum az országos hálózattal, az EuroVelo miskolci KHT szempontjából teljesen irreleváns dunántúli szakaszaival, miközben számos helyi probléma bemutatásával, megoldásával adós marad.

A KHT összeállítása során a tervező alapos irodalomkutatást végzett, ennek is köszönhető, hogy a dokumentumban nagyon sok fontos és hasznos megállapítással találkozunk. A következőkben ezekre külön nem térünk ki, csupán észrevételeinkre szorítkozunk. Terjedelmi okokból nem térünk ki minden pontatlanságra.

A 2. oldalon a Helyzetértékelésben félreérthetően szerepel, hogy a településen belüli hálózat C hálózati szerepű.

Ugyanakkor a helyzetértékelő fejezet erénye számos nagyon fontos és előremutató alapelv leszögezése. (Ilyen pl., hogy a kerékpáros fejlesztések nem történhetnek a gyalogos felületek rovására.)

A 15-16. oldalon, az ITS fejezetrészben egymással szakmailag-logikailag ellentétben álló, így értelmezhetetlen mondatok követik egymást: miközben helyesen leírják, hogy a KKKR kulcstényezője a gyűjtőállomások helyének szakszerű megválasztása, felsorolnak 4 olyan pontot, amelyek egymás közti távolsága még 30-35 gyűjtőállomás esetén is kérdésessé teszi az optimális üzemeltethetőséget.

(Itt jegyezzük meg, hogy a KME korábban véleményezte az ITS tervezetét is, véleményünk nem jelent meg a tervezethez beérkezett észrevételek között, melyre akkor a Városfejlesztési Kft.-től azt a tájékoztatást kaptuk, hogy a levelünk elkeveredett a levelezőrendszerükben.)

A SUMP-pal a 16-17. oldalon foglalkozik a KHT. Megemlíjtjük, hogy a 2013-as SUMP elkészítésekor a KME aktívan részt vett a munkában, de a 2016-os munkából kerékpáros civil szervezetünk lényegében ki volt zárva, többszöri kérésünk ellenére sem kaptuk meg a munkaközi anyagokat, sőt, a már lényegében kész munka civil szervezetek előtti bemutatására sem kaptunk meghívást. A SUMP egyik célja a kerékpáros közlekedés előmozdítása, érdekes attitűd, ha a kerékpárosokért a kerékpárosok ellenében, kizárásukkal kívánnak dolgozni.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Sajnálatos, hogy a 25. oldalon a Kerékpáros forgalmi adatok bemutatásánál hiányzik a források megjelölése.

A beavatkozási terület kerékpározhatóságával foglalkozó 3.3.1. fejezet máris elavultnak tűnő adatokat tartalmaz, és bár utal az elkerülő útra, hatását nem veszi figyelembe, pedig erre rendelkezésre állnak becslések is.

A 3.3.2.1. fejezetben tévesen szerepel, hogy Miskolcon 3 helyen keresztezheti a kerékpárforgalom a vasútit tolösínes átjárási lehetőséggel.

A baleseti helyzettel foglalkozó 3.3.4. fejezetből – amely azért számos értékes gondolatot is tartalmaz – tulajdonképpen még az sem derül ki, hogy valójában mekkora időtávra vonatkozik. (Az első mondatban 2010-2016 februárja szerepel, majd a bekezdés végén három évről van szó, a fejezet első diagramjában hat évnek van oszlopa, miközben a diagram a címe szerint öt évre vonatkozik.) A fejezet további elemzésébe inkább nem bonyolódnánk.

A 3.3.3.5. pontban foglaltakkal szemben álláspontunk szerint Miskolcon nincs B+R kerékpárparkoló, mert a KHT-ben említett helyszíneken kerékpártámaszok ugyan valóban vannak, de ezek csak támaszok, és nem teljesítik a B+R paraméterkönyvben foglaltakat.

3.3.6. pont: az ÉMOP-ban kikerült térképes tájékoztató táblák már kihelyezésükkor sem mutatták be az akkori teljes kerékpárforgalmi hálózatot.

A 3.4. pont csak hiányos ismertetést, jellemzést ad a hálózatról, annak hiányosságairól. Nem tárja föl az elégtelen használati szélességeket, a Vologda utcai kerékpárút geometriai problémáit, a kelet–nyugati tengely működésképtelenségét, stb. Megjegyzendő, hogy a dokumentum számos helyén felbukkan ugyan számos probléma, de előnyös lenne őket itt összegyűjteni, hiszen együttesen bemutatva alapozhatják meg a cselekvési igényeket.

42. oldal: nem tudjuk, hogy a 2016. évi SUMP-felülvizsgálat mi alapján említ 7%-os részarányt.

A 42. oldal hálózatértékelése számunkra érthetetlen, zavaros. Majd az áttekintés után következik a létesítménytípusok felsorolása, és újabb eszmeftuttatások, a fejezet lényege, a hálózat bemutatása pedig kikerül mellékletbe. Bár a szöveg az 1.1. mellékletre hivatkozik, a hálózati elemek felsorolása a 2.2. mellékletben van, ahol részletes bemutatásuk, értékelésük elmarad.

A 46. oldalon említett átjárókhöz: részben a domborzati viszonyok miatt, részben településföldrajzi okokból ezekre a haránt az igény is meglehetősen csekély.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Az 51. oldalon a 11. fotó téves, valóban vannak ellentmondó jelzések a Kemény Dénes Uszodánál, de az uszoda másik végén, ahol zebracsík van átvezetés helyett, melyet – egyébként kiváló rálátási viszonyok mellett – STOP-tábla fedez.

Észrevételeink után jelezzük: indokoltnak tartjuk ennek a fejezetnek az alaposabb kidolgozását, ehhez néhány hiányosság: (a főbb útvonalakon megyünk végig, azonban csak a legfontosabbakat/legjelentősebbeket említjük)

KELET–NYUGATI IRÁNYÚ FŐHÁLÓZATI ELEMELK

1. A kelet–nyugati irányú főhálózati útvonal alkalmatlan a hivatásforgalom lebonyolítására, mert jelentős hosszúságú szakaszai rendszeresen használhatatlanok. Az év munkanapjainak száma 252, ennek jelentős részében biztosítani kell a kerékpáros közlekedés lehetőségét. Az első problémás szakasz a Szinva-terasz, ahol az úgynevezett kétirányú kerékpárút (2x0,7 m) közvetlenül vendéglátóipari létesítmények homlokzata és ezen létesítmények teraszai között vezet. Itt folyamatos az áruszállító gépjárművek ráparkolása, továbbá a pincérek és a vendégek keresztirányú mozgása.

Az idei Jameson Cinefest idején a Művészetek Háza előtti területen is el volt már foglalva a kerékpárút.

A Szent István tér évről évre egyre több rendezvény helyszíne, ilyenkor a gyalogos-kerékpáros övezeten lehetetlen végigkerékpározni.

A Városház téren szintén nem ritkák a különböző rendezvények.

Javaslat: A fenti elemek használhatatlanságának idejére szabályos elkorlátozás bevezetése és terelőút kijelölése – ezt a Kerékpáros Miskolc Egyesület már több éve kéri. A helyzet annyiban változott, hogy mára a korábban általunk javasolt terelőút (Erzsébet tér) rendezvényhelyszínné vált. A rendezvények gyakoribbá válása öröndetes, de emellett a kerékpáros közlekedés lehetőségét is garantálni kell. Ezért szükséges a K–NY irányú főhálózat kijelölésének felülvizsgálata, az említett szakasz hálózati szerepe legyen C, szükséges új, B hálózati szerepre alkalmas szakasz kijelölése.

2. Érdemes lenne bemutatni az ÉTM melletti kerékpárutat is. Főként geometriai hiányosságai miatt a növekvő forgalom biztonságos és kapacitív lebonyolítására ez is alkalmatlan.

Javaslat: kiváltása indokolt és lehetséges kopenhágai típusú kerékpárúttal.

3. A KNY irányú főhálózat kritikus része a Liszt Ferenc utca – Andrassy út szakasz.

Javaslat: a szakasz hálózati szerepe módosuljon C-re, az Andrassy úti egyirányú kerékpárutat hosszabbítsák meg és alkalmas helyen vezessék át a kerékpárforgalmat a már kétirányú kerékpárúti szakaszra, elkerülve a CBA környéki kezelhetetlen labirintust. B hálózati szerepre pedig az Andor–Görögyszőlő–Szarkahegy–Róna tengely jelölhető ki. Ennek megfelelően indokolt módosítani az útirányjelző táblarendszert is. A nem hivatásforgalomban, turistaként érkező, helyismerettel nem rendelkező kerékpárosokat az Újgyőri főtéri és Andrassy úti dzsungel, a számozott utcáknál rájuk váró élmények helyett kézenfekvő lenne ugyanis a komfortosan, biztonságosan kerékpározható, egyenes útvonalon vezetni a vár felé.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

ÉSZAK–DÉLI IRÁNYÚ FŐHÁLÓZATI ELEMEK

Ezek jelentős részben hiányoznak.

1. A meglévő elemek közül a Csabai kapu balesetveszélyes és elavult infrastruktúrájának alapos elemzése nem nélkülözhető.
Javaslat: a meglévő gykp kiváltása irányhelyes megoldással. Ez megnyugtató módon csak széles körű egyeztetések alapján lehetséges, és szükségszerűen a motorizált egyéni forgalom bizonyos fokú korlátozásával jár. Emellett fontos kiegészítő eleme a Papszer megnyitása a kétirányú kerékpáros közlekedés számára.
2. Kezeleni szükséges a nyomvonal részben balesetveszélyes, részben szabálytalan kialakítású csomóponti környezetet.
Javaslat: Középszer becsatlakozás biztonságát növelő beavatkozások, Ifjúság úti csomópont kapacitásnövelése, Futó utcai csomópontban kerékpáros átvezetés kialakítása, Kemény Dénes Uszoda keleti oldalán vezető úton kerékpáros átvezetés kialakítása.
3. A KHT-ban is említett, a Testvérvárosok utcájától a Mésztelepre vezető gyalogos-átkelőhelyig tartó szakasz súlyos kapacitásproblémájának, szűkösségének feloldása.
Javaslat: vagy járdaépítés, vagy a meglévő kerékpárforgalmi létesítmény jelentős szélesítése, elválasztott gyalog- és kerékpárút kijelölése.

A 3.5.1.1. pontban felsorolt területek (körzetek) közül Komlóstető és az Avas a domborzati viszonyok miatt hivatásforgalmi szempontból kevésbé releváns.

Bár Hejőcsaba és a déli iparterület a legfontosabb körzetek közé van sorolva, észak felőli közvetlen elérésükkel a KHT nem foglalkozik.

„Ahol a tengelyirányú kapcsolat rendelkezésre áll, ott a körzetek ezen utakra való felfűzése a cél, ahol pedig a tengelyirányú utak nem adóttak, vagy elégségesek, illetve különböző forgalmi okokból (pl. buszsáv létesítése következtében kialakuló szűk keresztmetszet) nem javasolt használatuk, ott ezeket a hiányokat részben pótolni kell, vagy alternatív útvonalakat kell biztosítani a kerékpáros közlekedés számára.” – a kijelentéssel nem értünk egyet, a kerékpáros közlekedés lehetőségét a város lakott területén mindenhol biztosítani kell.

A 3.5.1.2. pontban írtakkal ellentétben jellemzően nem a meglévő kerékpárutak (pontosabban többségében: burkolati jellel elválasztott egyoldali kétirányú, a szabványminimumot elérő használati szélességű gyalog- és kerékpárutak felújítására kell törekedni, hanem azok kiváltására korszerű, biztonságos, komfortos és kapacitív irányhelyes megoldásokkal.

A 3.5.2.1. pontban említettekkel szemben szerintünk nincs szükség rá, hogy 2017. az egyirányú utcák megnyitása szempontjából tesztév legyen, hiszen az elmúlt öt esztendő alatt mintegy 30 utcával már jelentős tapasztalat gyűlt össze.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Inkább a tavaly óta már csak vegetáló programot kellene határozottan és mielőbb folytatni. A folytatáshoz az utcanevek listáját a Kerékpáros Miskolc Egyesület több éve átadta a városnak, nagy részükről a város illetékes közútkezelő szakemberével szakmai konszenzus, néhány bonyolultabb forgalomtechnikát igénylő utca tervezésére pedig több éve ígéret van.

A kétirányú kerékpározásra megnyitott utcák forgalomtechnikáját egy szempontból viszont érdemes lenne továbbfejleszteni: ez pedig a kerékpáros bejáratok létesítése – ilyen jelenleg nem található Miskolcon.

A 3.5.2.2. pontban javasolt tesztelés kerékpársáv, nyitott kerékpársáv esetében valóban indokolt, kerékpáros nyomokkal viszont már van jelentős tapasztalat – amit viszont érdemes lenne hasznosítani.

A 3.5.2.3. pont nem tesz javaslatot kopenhágai típusú létesítményre, pedig erre is több helyen nyílna lehetőség Miskolcon, pl. a Vologda úton, a József Attila út bizonyos szakaszain vagy a Szentpéteri kapuban.

A 64. oldalon fogalmi pontosítást javasolunk: kerékpáros előnyításról (előzőldről) van szó, amely külön kerékpárosjelzőt igényel.

Nagyon hiányoljuk, hogy a 3.5.2. fejezet, a rövid távon megvalósítható beavatkozások között nem tárgyalja a forgalomcsillapítást, a sebességcsillapítást. Pedig mind kerékpáros szempontból, mind az élhető város kialakításához ez kulcsfontosságú (és a KHT is elvárásként fogalmazza meg a 4.3.3. pontban).

A Kerékpáros Miskolc Egyesület már több éve kéri, hogy alakuljon a városban munkacsoport, amely kidolgozza a forgalomcsillapítás helyi megvalósításának elveit, amely elvek alapján szisztematikusan lehet haladni a jelenleg nem igazán lakosság-, sem kerékpárosbarát úthálózat átalakításában. Fontosnak tartjuk, hogy a KHT erre vonatkozóan érdemi tartalommal egészüljön ki.

3.6. pont: sajnáljuk, hogy a közbringa rendszerre vonatkozóan ebben a pontban a hálózati terv nem tartalmaz semmilyen információt. Ennek pótlását szükségesnek tartjuk.

3.7. pont: a szervezeti, működési háttérrel foglalkozó fejezetben számos irreleváns információ (cégtörténet, stb.) van, nincs viszont utalás arra, hogy a város eddigi legalábbis korlátozott sikeressége a kerékpárforgalmi fejlesztésekben egyebek között arra is visszavezethető, hogy a szakterületnek nincs függetlenített felelőse a polgármesteri hivatal apparátusában.

4.3. pont: a legteljesebb mértékig egyetértünk azzal, hogy az elektromos rásegítésű kerékpárok terjedésére figyelemmel kell lenni, kiegészítésként megjegyezzük, hogy a gyerekszállító és cargo kerékpárok terjedésére is gondolni kell.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A 4.3.3. pont azon kitétele, hogy a kerékpárutak ne a legforgalmasabb főútvonalak vonalvezetését kövessék, több szempontból is értelmetlen. Egyrészt a kerékpárral közlekedő úti céljai is ott vannak, mint bármely más módon közlekedőé, így ezek közvetlen elérhetőségét részére is (sőt, fenntartható módként az ő részére igazán!) biztosítani kell. Másrészt a kerékpáros számára a rövid, közvetlen vonalvezetés fontos, ez a közvetlen vonalvezetésű főutaknál adott. Végül: a légszennyezésnek részben technológiai részben várospolitikai okból folyamatosan és jelentősen csökkennie kell. Egyrészt a jövőben elterjednek majd az alternatív meghajtások (CNG, e-mobilizáció), másrészt ha a város komolyan gondolja a Green City, a fenntartható mobilitás iránti elköteleződését, annak szükségszerűen együtt kell járnia az egyéni közúti motorizáció ésszerű határok közé szorításával.

A 4.3.11. ponthoz megjegyezzük, hogy Miskolc korábbi (Nóviás) terveiben az útvonalakat nem számmal, hanem névvel jelölték, ennek megfelelően jelenleg a kihelyezett táblák útvonalneveket tartalmaznak (pl. Szőlő, Kisavas, Szinva útvonal). Ezt teljesen tartjuk, ezért javasoljuk, hogy a jövőben is maradjon az útvonalaknak nevük (térképen színük is). Ugyanakkor az útvonalakat és elnevezésüket a hálózat változásának megfelelően aktualizálni szükséges.

5. fejezet, tervezett beavatkozások

A KHT a 45. oldalon megállapítja: „A kerékpáros közlekedés legnagyobb gondja, hogy a várost sem észak, sem kelet, sem dél felől nem lehet kerékpárral megközelíteni, mert a városból kivezető egy- (3-as számú) illetve kétszámjegyű (26 -os számú) főközlekedési utak lakott területen kívüli (esetenként már lakott területi) szakaszain jónak a kerékpározás tiltott.” Ez vitathatatlan tény, épp ezért érthetetlen, hogy a különösen fontos keleti és déli iránnyal szemben miért élveznek prioritást partikuláris jelentőségű nyomvonalak, mint pl. Komlóstető–Tapolca.

Különösen problémás, hogy miközben a KHT a 3.4.2. pont első bekezdésében (helyesen) említi a meglévő nyomvonalak hibáit, és hogy kiváltásuk elengedhetetlen, az 5. fejezetben ezeket nem találjuk meg.

5.1.1. Bosch nyomvonal

A Kerékpáros Miskolc Egyesület számos alkalommal jelezte, hogy a nyomvonalat a Petőfi tértől kell indítani.

Természetesen a piac hálózatba kötésével egyetértünk.

Azt kifogásoljuk, hogy a Katalin utcán át történő közlekedés a kerékpározók számára 40%-os útvonalhossz-növekedést jelent a Petőfi téren át történő vezetéssel szemben.

A két nyomvonalváltozat a húszemeletes háznál (Huba utcai jelzőlámpás csomópont) válik el és a belga sörözőnél (Szabadságharc utcai jelzőlámpás csomópont) találkozik. A két pont távolsága a Petőfi téren át 2,5 km, a Katalin utcán át 3,5 km.

Kérjük ezért a nyomvonalat a Petőfi téren át vezetni (B hálózati szerep), természetesen a Búza téri/Katalin utcai ág ettől változatlanul része tud maradni a tervnek.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

(Megjegyezzük, hogy a Petőfi téren át történő vezetésnél a kapcsolat a hálózat többi eleméhez ugyanúgy biztosítható).

A Katalin utcának Bajcsy-Zsilinszky út és Zsolcai kapu közötti szakasza jelenleg lényegében gyalogosok által használt felület, melyre csak az ingatlantulajdonosok gépjárművei hajtanak be parkolási célból, így átgondolandó, hogy ezen milyen beavatkozás történjen (pályázati pénzből magántulajdonú parkolóhelyek szervizútjának felújítása?).

A József Attila úton a tervezett gyalogos- és kerékpárút nyomvonalában – a KHT 25. fotóján is jól láthatóan – közvilágítási oszlopok vannak.

A Lehel utcán, Bulcsú utcán, Tas utcán, Huba utcán a kerékpáros nyomok felfestése értelmetlen, kontraproduktív. Helyettük kerékpáros bejárati kapuk kijelölése javasolható a megfelelő torkolatoknál, valamint a 30 km/h sebességkorlátozás jelzésének burkolati formájában történő megismétlése. E kisforgalmú utcákban parkolósáv kijelölését ellenezzük, mert ez nagyobb sebességgel történő haladásra ingerlő egyenes közlekedősávot hoz létre. Ha a gépkocsik random parkolnak, azzal lényegében sávelhúzások alakulnak ki, melyek sebességcsökkentő hatásúak, ezáltal növelik a kerékpáros közlekedés biztonságát.

A Petőfi téri kapcsolat kialakítására néhány éve Fácskai Károly készített konszenzusos tervet a város számára, kérjük, a Petőfi téri kapcsolat ennek alapján valósuljon meg.

A Szentpéteri kapuban a Petőfi tér és a húszemeletes ház között viszont indokolt a kerékpáros nyomok felfestése (kivéve a szörpüzemtől a Petőfi térre vezető közös használatú buszsávot).

A Huba utcai jelzőlámpás csomóponttól a kétszer kétsávos út mentén kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges.

A korrekt, a keresztmetszetben kerékpárosbarát elkötelezettség esetén megvalósítható kialakítás korlátja nem műszaki, hanem anyagi: annak ellenére, hogy 2014-ben az előkészítő munkacsoportban egyetértés volt abban, hogy erre a nyomvonalra (legfőképpen a közvilágítási oszlopok kiváltása miatt) megfelelő forrásokat kell biztosítani, később olyan projektek is bekerültek és apasztják a forrást, amelyek csak partikuláris jelentőségűek.

Azonban az anyagi korlátok ellenére is elvárható, hogy olyan kompromisszumos megoldás szülessen, amely irányhelyes kerékpáros közlekedést tesz lehetővé és nem jár a gyalogos közlekedés jelentős sérelmével sem.

Az 5.1.3. pontban tárgyalt Városház tér – Károly utca (és nem Újgyőri főtérről) nyomvonalhoz korábban részletes javaslatokat adtunk.

A belvárosból kivezető szakasz forgalomtechnikájának fontosságát külön hangsúlyoztuk.

Rendkívül aggályos, hogy ennek ellenére sem jelenik meg a KHT-ben a Tízeshonvéd utcai kerékpársáv. Ennek folytatásában a Thököly útig pedig nyitott kerékpársáv a megfelelő létesítménytípus.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Aggályosnak tartjuk a Szinva partján épülő kerékpárút tervezett 2,00 méteres burkolatszélességét. A tervezett szélesség kizárja a kényelmes kétirányú kerékpározhatóságot. Arra számítunk, hogy ezt a kerékpárutat kisgyermekesek is igénybe fogják venni. A gyerekek bizonytalan iránytartása miatt is előnyös minél nagyobb használati szélesség alkalmazása. És akkor azt még nem is említettük, hogy járda itt sincs, tehát a rágyaloglás biztosra vehető, hiszen a lakótelepen élők számára ez kitűnő szabadidős felület.

5.2.1. – nem értjük, a B+R miért van a KKKR fejezetben.

A közbringával foglalkozó fejezet egészen elképesztő: miközben hosszasan taglal általános információkat, a miskolci rendszer szakmai megalapozása hiányzik, helyette van egy gyűjtőállomás-lista, aminek hosszas tanulmányozása után sem fedezhető fel semmilyen szakmai vezérelv, ehelyett random a térképre dobált pontokat látunk.

Miskolccal a közbringa fogalmát egyesületünk ismertette meg (kampányunkban több bemutatót szerveztünk a városban, négyrészes rádióműsorban adtuk meg az alapvető információkat, stb.), a város és az MVK vezetői is tőlünk ismerték meg az alapokat.

Kulcsfontosságúnak tartjuk a versenyképes városi KKKR megvalósítását.

Ehhez képest a KHT-ban megjelenő zűrzavaros lista és térkép alapján az mondható, hogy erre a katyvaszra nincs szükség, ez többet árt, mint használ, ehelyett még a semmi is jobb.

Feltétlenül indokoltnak tartjuk a KKKR teljes újragondolását és szakmai alapokra helyezését.

5.3.

Nem tudunk a polgármesteri hivatalban a kerékpáros közlekedésért felelős független szakemberről.

Egy év alatt sem tudott a város átadni egyesületünk számára olyan kapcsolattartói listát, amelyből kiderülne, hogy mely szakterületeken ki az a felelős illetékes, aki szükség esetén közvetlenül megkereshető.

A kerékpárforgalmi nyomvonalak üzemeltetése, fenntartása döcögős, a forgalomtechnikai jelzések, táblázások, burkolati jelek városszerte hibásak.

Az előző, jelentős kerékpárforgalmi fejlesztés (Tiszai pu. –Diósgyőri vár ÉMOP) súlyosabb hibáit négy év alatt sem sikerült kijavítani.

A felsoroltak, és az elmúlt évek itt föl nem sorolt tapasztalatai alapján vitatjuk, hogy a város rendelkezne a kerékpárforgalmi hálózat üzemeltetéséhez szükséges megfelelő személyi és tárgyi háttérrel.

A 6.1. fejezetben található ütemezés nem koherens.

125. oldal, a vár és Lillafüred kapcsolata: többször jeleztük, hogy a függőkert alatti végpont elfogadhatatlan, diszkriminatív a Lillafüredet kerékpárral megközelítőkkel szemben. További probléma, hogy a 2505 sz. út mellett a kötöttségek miatt nem vezethető külön koronán kerékpárút, ezért a KHT által megadott két változat közül az első nem reális.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

126. oldaltól:

a Tokaji Ferenc utca parkolásmódosító beavatkozást, kerékpáros nyomokat nem igényel, nem kellene elrontani, jelenleg is megfelelően kerékpározható. Hasonlóképpen nem igényel beavatkozást a Bartók, Szervezet, Székely utca, Móra Ferenc utca, Rigó utca. Útvonaljelzést természetesen kaphatnak, illetve előnyös lenne a 30 km/h sebességhatár alkalmazása.

A Rigó utcán kerékpárutat építeni értelmetlen, pazarlás lenne. A meglévő kiskforgalmú lakóutca biztonságosan kerékpározható, semmilyen beavatkozást nem igényel.

A Hegyalja utca rövid szakaszára kerékpárút építése – egy egyébként megvalósíthatatlan, irracionális nyomvonalváltozat érdekében – értelmetlen.

A 129. oldal 8. pontja számunkra értelmezhetetlen.

Egyrészt nem értjük, milyen kerékpárútról van szó, amikor az előző oldalakon ugyanerre vonatkozóan (Muhi, Szervezet utcák) építés nélküli (de még így is fölösleges) forgalomtechnikai beavatkozások szerepelnek.

Másrészt furcsálljuk, ha egy KHT egy útvonalat (Gózon Lajos utca) azzal intéz el, hogy kerékpározásra nem javasolt.

A déli és a keleti főhálózati nyomvonala szerintünk további átgondolást igényel. Kiemeljük, hogy a keleti nyomvonalat nem a Tiszai pályaudvartól, hanem a Búza tértől (a 3 sz. fkl. út mentén) szükséges indítani, valamint, hogy legalább a Metroig, de inkább az Auchanig itt is kétoldali egyirányú vezetésre van szükség.

A 6. melléklet fölösleges.

