



KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Dr. Sütő Eszter
osztályvezető asszony
részére

Miskolc, 2018. május 15.

Miskolc Megyei Jogú Város
Jegyzői Kabinet
Koordinációs Osztály
Miskolc, Városház tér 8.
3525

Tárgy: adatkérés, 814 019-3/2018.

Tisztelt Osztályvezető Asszony!

A tárgyban hivatkozott iktatószámú adatkérést köszönettel megkaptuk.

Egyesületünk eddig – minden évben megismételt kérésünk ellenére – még sosem kapott visszajelzést arról, hogy mi a város álláspontja az általunk leírtakról, hasznosulhatnak-e, és ha igen, hogyan az észrevételeink.

Mindazonáltal a feltett kérdésekre a Kerékpáros Miskolc Egyesület nevében az alábbiakat válaszoljuk.
(Az adatszolgáltatást a fölösleges papírhasználat, a környezet védelme érdekében most is elektronikusan teljesítjük.)

Ad 1:

Az egyesület Miskolc környezetét érintő 2017. évi tevékenységének és tapasztalatainak rövid ismertetése

Folyamatosan népszerűsítettük a leginkább környezetbarát közlekedési módot, a kerékpározást.

2017-ben is a város legnagyobb munkaadójával, a Bosch gyárral együttműködve szerveztünk bringás reggelit.

Az év elején kérdőíven dolgoztuk fel a miskolci közlekedők véleményét a kerékpárutak téli üzemeltetéséről.

Februárban indult az a munka, amely a KRESZ kerékpározásbarát módosítását célozza, és amelynek alapja a Kerékpáros Miskolc Egyesület – a Magyar Kerékpárosklubbal közösen benyújtott – nagy terjedelmű és a KRESZ számos paragrafusát érintő javaslatcsomagja. Az év folyamán a csomagról az NFM számos egyeztetést szervezett, a feladat átnyúlik 2018-ra.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Helyben közreműködtünk a Critical Mass közösség két lámpaszámlálásában.

Eljártunk a kerékpárközlekedés fenntartása érdekében a 26-os út belterületi átvezető szakaszán kihelyezett tiltótáblák visszavonása céljából.

A Vakok és Gyengénlátók Megyei Egyesületével közösen 2 db kerékpártúrát szerveztünk, melyen tandem kerékpárok látó tagjaink kísérték vak, ill. gyengénlátó kerékpározókat.

Dél-Kilián városrészben ismét Kidical Mass felvonulást szerveztünk.

Segítettük a 21. Critical Mass Miskolc felvonulást az autómentes napon.

Az év során több alkalommal tartottunk kerékpáros közlekedési tréningeket tanpályánkkal gyermekek számára, és működtettük a pályát egyebek között a Bike Miskolc Day, a Közlekedik a család, múzeumok éjszakáján az MVK Zrt. által szervezett közlekedési programon.

Véleményeztük 5 megyei település kerékpárforgalmi hálózati tervét, 5 vidéki műszaki tervet, valamint Miskolc város területére vonatkozó terveket. Miskolci tervvéleményezés kapcsán kiemelkedő a Szentpéteri kapui kapcsolat, melyről több tervszűri is volt, külön tervváltozatokra tettünk javaslatot, valamint külön megkerestük a Bosch gyárak vezetőit is. Sajnos, munkánk lényegében eredménytelen maradt, mert a város – figyelmen kívül hagyva az NFM tervszűri szakmai véleményét is – ragaszkodott az elavult megoldást tartalmazó, közlekedésbiztonsági szempontból is kifogásolható tervhez.

Ad 2:

Hogyan értékeli a miskolci kerékpáros infrastruktúrát, milyen rövid- és középtávú fejlesztési javaslatok vannak

Városunk úthálózatán a jobb kerékpározhatóság szempontjából 2017-ben érdemi előrelépés, a korábban azonosított komolyabb hibák, problémák kezelése nem történt meg. Így sajnos szinte változatlanul fennállnak mindazok a kritikus észrevételek, amelyeket erre a pontra több évvel ezelőtti adatközlésünkben már megtettünk (ezért sokadjára részletesen nem ismételjük).

Másrészt még mindig döbbenet állunk az előtt, hogy a város 2017-ben az előző évi egyharmadára, 500 ezer forintra csökkentette a kerékpárforgalmi hálózat fenntartására szánt, már korábban is – arányaiban is – rendkívül alacsony összeget. Miskolc városa egy ember egyhavi fizetésének megfelelő összeget szán a város teljes kerékpárforgalmi hálózatára egy teljes évre.

Véleményünk szerint a meglévő hálózati elemek üzemeltetése, fenntartása – függetlenül azok korszerűségétől, színvonalától – legalábbis egyenrangú fontosságú a fejlesztésekkel, de talán még azoknál is fontosabb. Amíg a város nem biztosít ennél lényegesen több forrást a hálózat üzemeltetésére, fenntartására, addig a kerékpárközlekedés helyzete nem javulhat a szükséges mértékben Miskolcon.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

2016–2017-ben a 26 jelű fkl. út városi szakaszára múlt századi szemléletet tükröző terv született. Figyelmen kívül hagyták az NFM tervsűrűn elhangzottakat, valamint egyesületünk észrevételeit, javaslatait és a korszerű kerékpárforgalmi fejlesztések minden lényeges szempontját.

Egyesületünk támogatja az említett szakaszon történő fejlesztést, hiszen ez az egyik legfontosabb fejlesztési irány, de csak korszerű, **biztonságos**, a kerékpáros közlekedést versenyképessé tevő, irányhelyes és megfelelő kapacitású megoldással.

A másik nagyon fontos megoldandó kérdés Miskolc belvárosa és Felsőzsolca kapcsolatának megteremtése, a keleti ipari-kereskedelmi terület fölfűzésével.

A Miskolc–Mályi közötti kapcsolatra vonatkozóan általunk látott terv megnyugtató megoldást tartalmazott.

A kerékpárközlekedés – és a gyalogos közlekedés – biztonságosabbá, vonzóbbá tétele érdekében – főként a belvárosban, valamint a lakóövezetekben – szükség lenne komplex, egységes alapokon nyugvó és kerékpározásbarát forgalomcsillapításra, erre korábban már javasoltuk az ennek elveit kidolgozó munkabizottság fölállítását, melynek munkájában szívesen részt vállalunk.

Van néhány olyan jelzőlámpás csomópont a városban, ahol egyes irányokban bevezethető lenne kerékpáros előnyítés.

A kerékpáros infrastruktúra több a kerékpározható úthálózatnál: számos olyan eszköz, lehetőség van, amellyel a kerékpározás vonzóbbá, versenyképesebbé tehető. Javasoljuk ezen eszközök alkalmazását is Miskolcon. Ezek közül kiemeljük a kerékpárparkolási kapacitás fejlesztését, valamint a városi közbringa rendszer megvalósítását.

Ad 3.:

Javaslatok, vélemények a város egyéb környezeti ügyeivel kapcsolatosan

Ebben a pontban is utalunk a korábbi években már leírtakra, melyek véleményünk szerint továbbra is érvényesek.

Kiemeljük, hogy környezetvédelmi szempontból (is) különösen fontos lenne

- a belvárosi parkolókapacitás érdemi szűkítése (súlyos hiba, ha akár eggyel is nő a földfelszíni + földalattiak összegének száma – nem előnyös Miskolcnak, ha a Szent István téren mélygarázs épül),
- a belváros nagyobb területeinek érdemi forgalomcsillapítása.

A PM_x és NO_x kibocsátás veszélyessége miatt ezen túlmenően is szükséges lenne a belváros mentesítése a dízelmotoros gépjárművektől (a készenléti szolgálatok, a közösségi közlekedés és az adott utcában lakók gépjárművei kivételével).

A modal split eltolásához kulcsfontosságú a közösségi közlekedés versenyképességének növelése. Mind a villamosok, mind az autóbuszok előnyben részesítése, a jelzőlámpás irányítás ilyen célú módosítása, kerékpározható autóbusz forgalmi sávok kialakítása jelentheti a megoldást.

Nagyon fontos a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása, a járdák pótlása ott, ahol hiányoznak (pl. Andor utca), a gyalogosok aluljárókba kényszerítésének fokozatos megszüntetése (ebből a szempontból jó példa a





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Tiszai pályaudvar előtt létesített gyalogos-átkelőhely), a jelzőlámpás csomópontokban a gyalogosok rendelkezésére álló zöldidő növelése.

Szintén hozzájárulhatna a kedvezőbb modal split arányokhoz, valamint a téli levegőtisztaság megóvásához, ha a város olyan speciális kedvezményes közösségi közlekedési bérletet vezetne be, amely a téli hónapokra lenne érvényes. Egyelőre még sokan leteszik kerékpárjukat a hidegebb, csapadékosabb hónapokban, fontos közérdek, hogy ezek az emberek a téli időszakban ne egyéni gépkocsira, hanem közösségi közlekedésre váltsanak.

A 2017-ben elvégzett útfelújítások egyoldalúan autóközpontú gondolkodás mentén valósultak meg. Példaképpen említhető a Pozsonyi utca, amelynek lakóövezeti elhelyezkedése miatt sebességszabályozásnak kellene lennie, azonban az épített kialakítás ennek ellentmond, ez közlekedésbiztonsági és környezeti szempontból sem kedvező. Pedig a beruházás keretében el lehetett volna végezni a csomópontok felületének kiemelését, és csökkentett sebességű övezetet is ki lehetett volna jelölni.

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.

Javasoljuk vizsgálni, hogy a különböző feladatok ellátása során hogyan váltható ki a gépkocsi kerékpárral, vagy elektromos meghajtással is bíró kerékpárral.

Az igazán jó eredmények elérése érdekében a fejlesztéseket széles körű szakmai-társadalmi egyeztetésekkel kellene megalapozni.

Tisztelettel

Kunhalmi Zoltán

elnök

Kerékpáros Miskolc Egyesület

