



Csordás László
osztályvezető úr
részére

Miskolc, 2015. május 10.

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

Tárgy: környezeti adatkérés, VU-1-0252605-3/2015.

Tisztelt Osztályvezető Úr!

A tárgyban hivatkozott iktatószámú adatkérést köszönettel megkaptuk.

Mivel változást ismét nem tapasztalunk, megismételjük a tavalyi adatszolgáltatásunk bevezető mondatait: „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.”

Pontosítani csak annyiban szükséges, hogy 2014-ben romlott a helyzet.

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

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

Ad 1:

Az egyesület Miskolc környezetét érintő 2014. évi tevékenységének és tapasztalatainak rövid ismertetése

Folyamatosan népszerűsítettük a leginkább környezetbarát modalitást, a kerékpározást.

Részt vettünk a TOP kerékpáros fejlesztéseket előkészítő munkacsoportjában, ahol megtörtént több projekt felvázolása, valóban a kerékpáros szempontok figyelembe vételével, azonban arról, hogy a kidolgozott javaslatokkal mi történt, van-e, és ha igen, mi a folytatás, semmiféle információval nem rendelkezünk.





Szakmai kifogásokat tettünk a tervezett Martin–Szirma kerékpárút kapcsán, azonban a város ezekkel az észrevételekkel szemben nagymértékben elutasító volt.

Segítettük a Critical Mass felvonulást.

Újabb közbringa bemutatót tartottunk, 2014-ben elektromos rásegítésű kerékpárokkal dolgozó rendszert mutattunk be.

Egyesületünk 2014-ben megkezdte saját kerékpáros tanpályájának kialakítását, így már saját pályával működtünk közre a rendőrség által általános iskolai osztályok számára rendezett Kresz-Feszten.

Az előző években felhalmozódott elmaradások miatt újabb éves infrafejlesztési javaslatcsomagot nem nyújtottunk be a városnak, de történtek előrelépések, így kiemelendő, hogy év végére elkészült a 30., mindkét irányban kerékpározható egyirányú utca.

Ad 2:

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

Városunk kerékpáros infrastruktúrája ellentmondásos: előremutató, jó megoldások mellett rengeteg problémás elem is jellemzi.

Megítélésünk szerint az alapprobléma nem is maga az infrastruktúra. Az csupán a következménye, és fájdalmas tünete annak az egészen döbbenetes mértékű tudáshiánynak, szakmai elmaradottságnak, amely az infrastruktúra-fejlesztésre ráhatással bíró főépítész tevékenységéből árad.

Ha ezek, az eufemisztikusan fejlesztésnek nevezett, valójában áporodott, múlt századi gondolkodást tükröző, azóta világszerte tévűtnak bizonyult megoldások ténylegesen megvalósulnak Miskolcon, az hosszú távon a város leszakadását fogja okozni.

Gondolunk itt különös tekintettel az érthetetlen okból „A belváros tehermentesítését célzó közúti fejlesztések” címet viselő megalapozatlan, indokolatlanul városromboló elképzeléshalmazra.

Ez az elképzelés a nevében a belváros tehermentesítését ígéri.

Ehhez képest a pályázatban szereplő négy útépités közül

- egy valóban tehermentesíti a belvárost (2505),
- egy esetében nem értelmezhető a belváros tehermentesítése (DTM),
- egy esetében felmerül, hogy növelheti a belváros forgalmát, emellett megépítése értelmetlen pénzkidobás, mert előre látható, hogy kihasználatlan lesz (KTM),
- egy pedig kifejezetten forgalmat vezet be a belváros kellős közepébe, és csak arra alkalmas, hogy a modal splitet kedvezőtlen irányba tolja el (ÉTM).



Álláspontunk szerint elengedhetetlenül szükséges az ÉTM és a KTM esetében a tervezés felfüggesztése mindaddig, amíg e két botrányprojekt kapcsán, a városromboló tervek helyett széles körű szakmai és társadalmi konszenzuson alapuló megoldás nem születik.

E két projekteleme ugyanis elfogadhatatlan, megvalósulásuk városfejlesztési és fenntarthatósági szempontból a városra nézve tragikus következményekkel járna, nem mellékesen a kelet–nyugati irányú kerékpáros közlekedést is súlyosan visszavetné.

A 2505 sz. út kapcsán kerékpáros szempontból kiemelendő, hogy:

- a Miskolctapolcai út csomópontjába tervezett — durván területigényes és gépkocsival is rosszul járható — körforgalom helyett olyan megoldásra van szükség, amely tekintettel van a belváros és Miskolctapolca közötti élénk kerékpárforgalom szempontjaira is,
- a Futó utca kerékpározhatóságát mindenképpen biztosítani szükséges, pl. kétoldali kerékpársávval.

A Kerékpáros Miskolc Egyesület álláspontja szerint tehát e tervek elvetendő, a közlekedésfejlesztés kérdéseiről pedig párbeszédet kell indítani az érintettekkel.

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

Itt is visszautalunk tavalyi adatszolgáltatásunkra, bár történt előremutató fejlesztés, a Búza téri kerékpárparkolók kialakítása, amely azonban félbe maradt, a forgalomtechnikai jelzések, az elhatárolás máig hiányzik. Azonban ez csak egy helyszín a városban.

A maradi szemléletről tanúskodik továbbra 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 továbbra is legfőképp azt javasoljuk, hogy a sétálóutcára kerüljenek ki kerékpártámaszok, valamint az ÉMOP nyomvonalai kerékpárparkoláshoz benyújtott javaslataink szerinti korrekciók történjenek meg.

Szemléletformáló ereje miatt továbbra is fontos lenne legalább 1 db car bike port létesítése is.

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 semmilyen 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 baljáratú 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. Tél most szinte nem is volt, de a lényegében egyszeri hóesés megmutatta, hogy nem sikerült szervezettebbé tenni a hóeltakarítást.

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 hossz tengelyére merőleges beépítése, vagy még inkább, oldalbeömlésű 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 nehézjármű-forgalmú jelzőlámpás csomópontokban holttérrökök felszerelését.

Javasoljuk, hogy 2015-ben a város fordítson jelentős erőforrásokat a meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűsítésére, az alkalmatlan, rossz, balesetveszélyes megoldások kiváltására – ha már 2014-ben elmulasztotta ezt.

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 3.:

Javaslatok, vélemények a város egyéb környezeti ügyeivel kapcsolatosan

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 sebességmenedzsment (tempó 30) és a parkolásmenedzsment kérdéseit (belvárosi forgalomcsillapított övezet és sétálóutca bővítése, gyalogos felületekre parkoló gépkocsik elszállítása).

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

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.

Szükségesnek tartjuk, hogy a kerékpárforgalmi főhálózat megfelelő kapacitású és korszerűségű, biztonságos elemekből álljon. Ehhez az ÉTM kerékpárút kiváltásával, valamint a Bosch-hoz és Felsőzsolca felé koppenhágai típusú kerékpárutak tervezését, létesítését javasoljuk, mely az új NGM tervezési útmutatóval az idei évtől hazánkban is elfogadott kerékpárforgalmi létesítménnyé vált.

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

Különösen fontos a közbringa rendszer megvalósítása Miskolcon. Bár tavaly a TOP munkacsoportban megindult a téma kidolgozása, a közös gondolkodás nem folytatódott.





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, e tekintetben követendő példa Szerencs polgármesterének intézkedése a városi házigondozó-hálózat munkatársainak kerékpárral való ellátására (16 db elektromos könnyítésű kerékpárral).

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

Tisztelettel

Kunhalmi Zoltán

elnök

Kerékpáros Miskolc Egyesület

