

# **Emlékeztető**

## **mely készült a Miskolci Kerékpáros Kerekasztal 2014. augusztus 14-én tartott 7. üléséről**

### **Jelen vannak:**

- Bodnár Béla, Miskolci Városgazda Kft. képviselőjében,
- Lévai István, MMJV Polgármesteri Hivatal Beruházási és Városüzemeltetési Osztályának főtanácsosa, kijelölt kerékpáros összekötő,
- Kunhalmi Zoltán, a Kerékpáros Miskolc Egyesület elnöke,
- Paszternák Ádám, a Kerékpáros Miskolc Egyesület elnökségi tagja,
- Takács János, a Miskolci Önkormányzati Rendészet képviselőjében,
- Pfliegler Péter, Miskolc MJV alpolgármestere,
- Báthory László, a Városgazda Kft. műszaki vezetője,
- Dr. Andrik Szilárd r. alezredes, a megyei rendőr-főkapitányság közlekedésrendészetének osztályvezető-helyettese.

### **Bevezető**

**Pfliegler Péter** köszönti a jelenlévőket. Elmondja, hogy reményei szerint az ülésen több olyan hírrel is szolgálhatnak majd, amely a kerékpárosok számára egyértelműen pozitív lesz. Felkéri Lévai Istvánt, hogy ismertesse az ülés napirendjét.

**Lévai István** ismerteti a napirend főbb pontjait, majd a kerekasztal rátér az első pont megtárgyalására.

Elsőként **Báthory László** tájékoztatja a jelenlévőket a Miskolci Városgazda Nonprofit Kft. részére kiadott, kerékpározáshoz köthető feladatok állásáról. Elmondja, hogy a Búza téri kerékpárparkolók kialakítása a kivitelezési fázisba érkezett. A Városgazda és a KME részéről Orosz Péter helyszíni bejárása után a miskolci és Miskolc-környéki cégek körében megversenyeztették a projektet. A verseny győztese az Alfa-Prog Kft. lett, aki 22 darab felnőtt- és 6 darab gyermekkerékpárra méretezett támaszt gyártott le horganyzott kivitelben. A horganyzás fontos szempont az időtállósága miatt, hiszen szignifikánsan tartósabb, mint a festett ill. porfestett kivitel. A telepítési pontok lefixálására Báthory László egy utolsó bejárást javasol, melyen jelen lesz a KME, a Városgazda és a kivitelező képviselője. A KME köszöni a lehetőséget - az érintett felek e-mailben egyeztetik majd a bejárás részleteit.

**Kunhalmi Zoltán** elmondja, hogy az egyesület értesült az Északi Tehermentesítő út (ÉTM) Diósgyőr meg hosszabbításának terveiről. Kérdése, hogy az építés kapcsán betartja-e a város főépítész úr 2012 áprilisában tett ígéretét, amely szerint az ÉTM bővítése esetén a belváros és a Thököly közötti szakaszon irányhelyes közlekedést biztosító kétoldali kerékpársáv létesül, és a kerékpáros közlekedést az ÉTM teljes hosszában biztosítják. (**Paszternák Ádám**: a jelenlegi kelet-nyugati irányú nyomvonal fontos eleme az Andor-Görögszőlő-Szarkahegy utcákon vezetett nyitott kerékpársáv ill. kerékpáros nyom. Ezek kiváltásáról is van szó).

**Pfliegler Péter** jelzi, hogy az ÉTM meghosszabbítása Miskolc Integrált Településfejlesztési Stratégiájának része és a 2014-2020 közötti időszakban, több fázisban valósulhat meg. A tervekben szereplő vagy nem szereplő kerékpáros létesítményekről jelenleg nem tud nyilatkozni, de alkalom adtán konzultálni fog a kérdéssel a város főépítésével. Azt elképzelhetetlennek nevezi, hogy a belváros és a Thököly között kerékpársáv, vagy irányhelyes kerékpárút létesüljön.

Az ÉTM kapcsán **Pfliegler Péter** kérdése: a felek elfogadhatónak tartják-e, hogy a Vologda út-Kőporos utca csomópontban körforgalom épüljön, egyebek mellett ezzel is segítve a kerékpárosok Kőporos útra történő behajtását ill. az onnan történő kihajtást. Így a kerékpárosoknak nem kellene a Győri kapui "hurok" felé kerülniük.

**Kunhalmi Zoltán** elmondja, hogy a KME nem tudja támogatni a javaslatot. Az egyesület eredeti javaslata az volt, hogy az ÉTM-en kerékpársáv fusson – ha ez megvalósult volna, akkor a csomóponttal semmi probléma nem lenne. A körforgalom működését jelentősen befolyásolja, hogy milyen nagyságú és összetételű gépjárműforgalmat kell levezetnie. A Görgey körforgalom tapasztalatai jók, azonban ott az ÁNF csak mintegy egyharmada az ÉTM-ének, tehergépkocsik, kamionok közlekedése pedig nem jellemző.

**Lévai István** a kérdésre válaszolva elmondja, hogy nem tartja célszerűnek a körforgalom létesítését. Egy forgalomlassító intézkedés még jobban felborítaná a környék lámpaidőit, amelyekkel a Zöld Nyíl keretében megvalósítandó, a villamosok elsőbbségét biztosító villamos-zöldhullám miatt egyébként is gondok lesznek.

**Dr. Andrik Szilárd** alezredes elmondja, hogy ő sem tartja célszerűnek a körforgalmat.

**Kunhalmi Zoltán** megismétli a KME egy korábbi javaslatát, hogy a csomópontban a létesüljön kettő középsziget, melynek védelmében a kerékpárosok biztonságosan tudják keresztezni az ÉTM úttestjét, hiszen egyszerre csak egy irányba kell figyelniük, elsőbbséget adniuk.

A résztvevők megállapodnak abban, hogy a kérés megoldásához további egyeztetés szükséges.

**Lévai István** beszámol a Miskolc-Martinkertváros és Miskolc-Szirma között futó kerékpárúttal kapcsolatos legfrissebb tudnivalókról. A kivitelező kiválasztása megtörtént, a munkaterületet augusztus 27-én adják át, elvileg tehát attól a naptól indulhat a tényleges kivitelezés.

**Dr. Andrik Szilárd** alezredes az épülő létesítmény szélességére vonatkozó kérdésére Lévai István elmondja, hogy a szélesség megfelel a szabványnak. **Dr. Andrik Szilárd** alezredes figyelmezteti a

jelenlévőket, hogy nagy valószínűséggel gyalogosok is használják majd a létesítményt – ezt egyébként meg is tehetik szabályosan, hiszen az említett szakaszon járda nem fut, ezért a szélesség meghatározásánál a gyalogos és kerékpáros konfliktusok elkerülésére gondolni kell.

**Pfiegler Péter** megköszöni az MVK Zrt. és a KME segítségét a villamosokon történő kerékpárszállítás tesztüzemének elindításában. Reméli, hogy a közvélemény néhány esetben pesszimista hozzáállása ellenére a miskolciak örömmel élnek majd a lehetőséggel. A KME szintén köszönetét fejezi ki, amiért a város támogatta az egyesület ezirányú megkeresését.

**Pfiegler Péter** azt is elmondja, hogy egy miskolci közbringa-rendszer koncepciója is belekerült Miskolc Integrált Településfejlesztési Stratégiájába. Kéri, hogy ha a projekt a megvalósulás küszöbén áll majd, a KME segítse a projektet és a tervezést. **Kunhalmi Zoltán** jelzi, hogy ez természetes, hiszen az egyesület egyik fontos törekvése a KKKR miskolci megvalósítása. Egyúttal azt is elmondja, hogy a KME szeretne újabb közbringa-rendszert bemutatni a városban -- ezúttal egy elektromos rásegítéssel üzemelő KKKR-rendszerrel lenne szó. Ehhez azonban kéri a város segítségét is: a rendszer tervezői szeretnék, ha a bemutató minél nagyobb nyilvánosságot kapna, így például környező városok képviselői is jelen lehetnének. Kunhalmi Zoltán Kassát nevezi meg, mint olyan várost, amelynek képviselőit a KME szeretné, ha a város hivatalosan is meghívna. Pfiegler Péter felajánlja támogatását és azt kéri, hogy a KME juttassa el a rendszert és a rendezvényt bemutató anyagokat számára, hogy azokat majd hivatalos minőségben továbbíthassa Kassa felé. A KME erre ígéretet tesz.

Következő napirendi pontként **Báthory László** tájékoztatja a jelenlévőket arról, hogy a Tapolcai elégazásnál a gyalog- és kerékpárút gyalogos és kerékpáros részét szeparáló korlátsort helyeztek el, főképp az ott található buszmegállóban potenciálisan előforduló gyalogos-kerékpáros konfliktusok megelőzésére. Ezzel egyidőben a gyalogosok számára fenntartott felületek akadálymentesítése is zajlik. A KME megköszöni a Városgazda munkáját.

**Lévai István** következő napirendi pontként a KME által év elején kért kerékpáros lábtámaszok kérdését hozza fel -- ezek a támaszok a kerékpárosok indulását segítik a lámpás csomópontokban. Jelzi, hogy a Városgazda segítségével egy-két támaszt legyártana és telepítene is a város. Báthory László a KME segítségét kéri: az egyesület ígéretet tesz, hogy eljuttatja a támaszok javasolt kialakítását és a kísérleti támaszok telepítésének javasolt helyszínét a Városgazda részére.

Ezután **Kunhalmi Zoltán** kérdésére válaszul Lévai István jelzi, hogy a januári kerekasztalon egyeztetett egyirányú utcák kerékpárosok számára kétirányúvá kijelölése folyamatban van: négy utca kerékpáros kétirányúsítása szeptember 15-ig megtörténik, további 4-5 utca kétirányúsítása pedig egy következő fázisként, október 15-ig történik majd meg.

Lévai István továbbá elmondja, hogy a Petőfi téri csomópont átalakításának előzetes tervei elkészültek, két változatot be is mutat a jelenlévőknek. A KME kéri, az előzetes terveket további

véleményezésre és tanulmányozásra megkaphassa. Lévai István papíron még a helyszínen átadja a rajzokat és ígéretet tesz azok elektronikus formában történő megküldésére is. Elmondja továbbá, hogy a Corvin utcai csomópont előzetes áttervezése, valamint a Papszer kerékpáros kétirányúsítására vonatkozó előzetes tervezés is folyamatban van. A KME kérdésére elmondja, hogy az Avason, a Középszer és a Szentgyörgy utca közötti kerékpárúti szakasz tehermentesítésére a KME által kért járda tervei valószínűleg még az idén elkészülnek. A KME megköszöni a Városüzemeltetési Osztály munkáját és jelzi, hogy részt kíván venni tervek véleményezésében és megvalósítást is segíteni fogja majd.

**Kunhalmi Zoltán** a Szirma-Martin kerékpárútra visszatérve jelzi, hogy az általuk aggályosnak tartott létesítmény mellett továbbra is kéri a kerékpáros nyomok felfestését az úttesten.

**Lévai István** elmondja, hogy ennek részükről nincs akadálya, ha a Magyar Közút nem emel kifogást, de eddig ők sem ellenezték.

**Dr. Andrik Szilárd** javasolja, hogy a Kisfaludy utcán, ahol nagyobb a forgalom, és a lehetőség is adott, kellene kerékpáros létesítmény.

**Kunhalmi Zoltán** ezzel egyetért, jelzi, hogy a tervezett kerékpárútépítés arra példa, hogy ott fejlesztenek, ahol az viszonylag kevés ember számára hasznos, ahol viszont jóval nagyobb az igény, ott nem.

**Lévai István** egyelőre nem lát ott újabb fejlesztési lehetőséget.

#### **A kerekasztal zárása**

**Lévai István** megköszöni mindenkinek a részvételt és a figyelmet.

Emlékeztetőt összeállította:  
KME, Paszternák Ádám