



# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

**Horánszky Árpád**  
osztályvezető úr  
részére

**Miskolc, 2017. március 30.**

**Miskolc Megyei Jogú Város**  
Polgármesteri Kabinet  
Stratégiai Gazdaságfejlesztési Osztály  
**Miskolc, Városház tér 8.**  
**3525**

**Tárgy: környezeti adatkérés, 415100-3/2017.**

**Tisztelt Osztályvezető Úr!**

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 leírtaktól, hasznosulhatnak-e, és ha igen, hogyan az észrevételeink. Ezért az adatközlést egyre fölöslegesebbnek érezzük.

Mindazonáltal 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 2016. évi tevékenységének és tapasztalatainak rövid ismertetése*

Folyamatosan népszerűsítettük a leginkább környezetbarát modalitást, a kerékpározást.

A környezetvédelmi világnapon a város legnagyobb munkaadójával, a Bosch két gyárával együttműködve szerveztünk bringás reggelit.

Drótszamaras KRESZ címmel a kerékpáros közlekedésre vonatkozó kérdésekről tartottunk tréninget a Szinvaparkban.

Az év során több alkalommal tartottunk kerékpáros közlekedési tréningeket tanpályánkkal gyermekek számára, egy alkalommal már a városon kívül (Kistokajban) is, és részt vettünk a múzeumok éjszakáján az MVK Zrt. által szervezett közlekedési programon.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Szokásos tevékenységeinken túl az év számunkra kiemelkedő eseménye volt az első I bike Miskolc kerékpáros felvonulás megtartása, valamint a Szinvaparkban tartott kerékpáros családi napunk mellett a 2. Kerékpáros Miskolc Szakmai Nap.

2016-ban a védtelen közlekedők biztonsága volt a téma, fő együttműködő partnerünk a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Balesetmegelőzési Bizottság volt. Az objektív felelősség kerékpárost érintő közlekedési baleseteknél való alkalmazásáról – a soros EU elnökséget ellátó Holland Királyság nagykövetségének támogatásával, a Cycling Festival Europe 2016 hivatalos eseményeként – holland előadót is fogadhattunk. A szakmai nap előadásait (mind a prezentációkat, mind a videófelvételeket) az előző szakmai naphoz hasonlóan teljes terjedelemben elérhetővé tettük szakmai honlapunkon.

A tavalyi évben újrakezdődött az együttműködés a várossal a TOP-projektek kapcsán. Sajnálatosan azonban a 2014-ben, a TOP előkészítő munkacsoportban közösen elvégzett munkát a város végül figyelmen kívül hagyta, a TOP kerékpáros projektjei szakmaiatlanul indultak. A számunkra megismerhető információkból leszűrhető hibákat (KHT, Bosch nyomvonal, Szinva kerékpárút) jeleztük az illetékeseknek, és folyamatosan dolgozunk a legjobb megoldások elérése érdekében.

Az előkészítés hiányosságait mi sem bizonyítja jobban, minthogy amikor a Bosch nyomvonal tervei az NFM tervszűrin felkészült szakemberek elé kerültek, az alkalmatlan tervkoncepció megbukott.

A jubileumi, 20. Critical Mass felvonulás alkalmából javaslatunkra a város a kétirányú kerékpározásra elsőként megnyitott egyirányú utcák átadásának ötödik évfordulója alkalmából méltó emléktáblát állított. Bár ez a megoldás Miskolc eddigi legsikeresebb kerékpáros fejlesztésének tekinthető, már második éve áll a program, és nem nyílnak meg újabb utcák ismételt kérésünk ellenére sem. Ez megkérdőjelezi a város kerékpáros közlekedés fejlesztése iránti elkötelezettségét.

Ad 2:

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

Városunk nyomvonalas kerékpáros infrastruktúrája 2016-ban érdemben ismét nem fejlődött, a korábban azonosított hibák, problémák kezelése nem történt meg. Ez különösen annak fényében elkeserítő, hogy számos magyar városban történtek jelentős előrelépések, fejlesztések a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására, más szavakkal: **2016-ban a kerékpáros infrastruktúrát tekintve Miskolc lemaradása nemcsak a világtól, hanem a többi magyar várostól is tovább nőtt.** Ebben a helyzetben sajnos szinte változatlanul fennállnak mindazok a kritikus észrevételek, amelyeket erre a pontra két évvel ezelőtti adatközlésünkben tettünk és tavaly megismételtünk. Harmadszorra már nem írjuk le, tavalyi adatközlésünkben megtalálható.

2016-ban elkészült több fontos dokumentum, így az új SUMP és a KHT.

Az új SUMP előállítását – melynek egyik deklarált célcsoportja a kerékpáros közlekedés – nem a kerékpáros érdekképviselőket végző civil szervezetünk bevonásával, épp ellenkezőleg, a kerékpárosok ellenében és kizárásával történt. **Magyarországon példátlan módon Miskolcon elmaradt a SUMP társadalmatisítása, amelynek jól kialakult módszereit Miskolctól eltérően szinte minden magyar nagyváros alkalmazza.**





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

További kérdés, hogy a SUMP végül hogyan hasznosul, egyelőre nem tapasztalhatók a megfogalmazott modal split célok elérésének irányába ható érdemi intézkedések.

A KHT-t aránytévészítő dokumentumnak tartjuk. Az egyik leglényegesebb eleme, a meglévő hálózati elemek elemzése és javításuk módjának meghatározása, prioritizálása maradt el.

Nem tűnik jó előjelnek, hogy a város közlekedésfejlesztési koncepciójáról nem kapunk semmilyen információt.

2017-ben várhatóan még a két évvel ezelőtti állapotokat is sikerül alulmúlni, egyrészt megdöbbentő volt, ahogyan a város a január közepi hófrászt kezelte (nemhogy nem takarították a kerékpáros felületeket, hanem más felületekről a kerékpáros felületekre halmozták a havat).

Másrészt döbbenet állunk az előtt, hogy a város 2017-ben az előző évi egyharmadára csökkenti a kerékpárforgalmi hálózat fenntartására szánt, már korábban is – arányaiban is – nevetségesen alacsony összeget. Azt is mondhatnánk, hogy fölösleges addig új fejlesztésekre szórni a pénzt, amíg arra sem látszik törekvés, hogy a meglévő hálózat korrekt fenntartásához szükséges források rendelkezésre álljanak.

Ezzel együtt is 2017-ben kulcskérdés lesz a Bosch nyomvonal tervezése, nagyon fontos, hogy magas műszaki/forgalombiztonsági/szolgáltatási színvonalat garantáló kiviteli tervek szülessenek. Ehhez elengedhetetlennek tartjuk, hogy a tervezés során figyelembe legyenek véve az NFM tervsűrűn elhangzottak, valamint egyesületünk tavaly megfogalmazott észrevételei, javaslatai.

Ad 3.:

*Javaslatok, vélemények a város egyéb környezeti ügyeivel kapcsolatosan*

Ebben a pontban is utalunk a korábbi években már leírtakra, melyek változatlanul érvényesek, hiszen előrelépés nem történt.

Kiemeljük, hogy környezetvédelmi szempontból (is) különösen fontos lenne a belvárosi parkolókapacitás érdemi szűkítése.

**Bár megtörtént az elkerülő utak átadása, ezt nem követte a (bel)városban át vezető utak határozott forgalomcsillapítása, a belvárosban élők és ott tartózkodók életminőségének javítása. Épp ellenkezőleg: a belváros forgalomcsillapítását teljesen logikátlanul a belvárosba tervezett kapacitásnöveléssel gondolják kezelni (3-as út, Vörösmarty, területigényes körforgalommal), ami szakmai nonszensz.**

**Továbbra is szükségesnek tartjuk, hogy a kerékpárforgalmi főhálózat megfelelő kapacitású és korszerűségű, biztonságos elemekből álljon.**

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.**





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

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

**Tisztelettel**

**Kunhalmi Zoltán**

elnök

Kerékpáros Miskolc Egyesület

