



KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Horánszky Árpád
osztályvezető úr
részére

Miskolc, 2016. február 10.

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

Tárgy: környezeti adatkérés, 307042-0/2016.

Tisztelt Osztályvezető Úr!

A tárgyban hivatkozott iktatószámú adatkérést köszönettel megkaptuk. Nagyra értékeljük és köszönjük, hogy a város környezetvédelemmel foglalkozó szakemberei a megváltozott struktúrában is érdeklődnek a civil szervezetek környezet állapotára vonatkozó véleménye iránt.

Egyesületünk immár ötödszörre küld választ az adatkérésre. Eddig minden alkalommal kértük, hogy kapjunk valamilyen visszajelzést arról, hogy mi a város álláspontja az általunk leírtaktól, hasznosulhatnak-e, és ha igen, hogyan az észrevételeink – ilyen visszajelzést azonban még sosem kaptunk.

A feltett kérdésekre a Kerékpáros Miskolc Egyesület nevében az alábbiakat válaszoljuk.
(Az adatszolgáltatást a főlegesen papírhasználat, a környezet védelme érdekében elektronikusan teljesítjük.)

Ad 1:

Az egyesület Miskolc környezetét érintő 2015. 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.

Szokásos tevékenységeinken túl az év számunkra kiemelkedő eseménye volt, hogy a Szinvaparkban tartott, immár hagyományosnak nevezhető kerékpáros családi napunk mellett 2015-ben megrendeztük az 1. Kerékpáros Miskolc Szakmai Napot is.

Már szinte minden fontosabb magyarországi városban tartottak valamilyen szakmai konferenciát a kerékpáros közlekedés fejlesztése, a területtel foglalkozók felkészítése érdekében – Miskolcon mi is





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

többször kezdeményeztük ezt – azonban városunkban ezt végül nem vállalta fel a polgármesteri hivatal. Így magunk szerveztük meg a rendezvényt (a megrendezéshez segítséget jelentett a polgármesteri mecénás alapból e célra kapott támogatás is), melyen összesen 11 előadás hangzott el. Délelőtt az *Élhető város, fenntartható mobilitás*, délután pedig a *Kerékpáros infrastruktúra* témakörben.

Fő célunk a megrendezéssel az volt, hogy helyben elérhetővé tegyük a helyi illetékesek számára a legfrissebb tudást, segítve ezzel a felkészülést magas színvonalú és Miskolc számára hasznos TOP pályázatok összeállításához.

Örömmel jelenthetjük ki, hogy a szakmai nap országosan is nagy érdeklődést keltett – annál szomorúbb, hogy a legfontosabb helyi illetékesek (köztük a város főépítésze, akinek jelenléte legfontosabb lett volna az infrafejlesztésekre való ráhatása miatt) távol maradtak.

Ugyanakkor a szakmai nap előadásait (mind a prezentációkat, mind a videófelveteleket) teljes terjedelemben elérhetővé tettük szakmai honlapunkon, és a rendezvénysorozatot terveink szerint 2016-ban folytatjuk).

A tavalyi évben sajnos nem folytatódott a korábban megkezdett szakmai együttműködés a várossal a TOP projektek előkészítése érdekében – nem rajtunk múlt.

Ismét segítettük a Critical Mass felvonulást.

Folytattuk kerékpáros tanpályánk fejlesztését, és az év során több alkalommal használtuk azt tréningekre.

Hogyan képezed el a bringás Miskolcot? címmel ötletfalat telepítettünk a Szinvaparkba, valamint a tavaszi Bosch-KME bringás reggelin is ötletfalon gyűjtöttük a miskolciak javaslatait a kerékpározás fejlesztésére.

Közös kampányt indítottunk a holtterres balesetek megelőzésére a BAZ Megyei Balesetmegelőzési Bizottsággal és az MVK Zrt.-vel. A kampány keretében autóbuzsos holttér bemutatóra került sor, gyermekrajzpályázatot hirdettünk, és szakmai körökben országos figyelmet keltve év végére elkészült két, jelzőlámpás csomópontba szerelt holttértükör, melyek az első ilyen eszközök Magyarországon.

Ad 2:

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

Városunk nyomvonalas kerékpáros infrastruktúrája 2015-ben érdemben nem változott, 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: **2015-ben a kerékpáros infrastruktúrát tekintve Miskolc lemaradása nemcsak a világtól, hanem a többi magyar várostól is nőtt.** Ebben a helyzetben sajnos változatlanul fennállnak mindazok a kritikus észrevételek, amelyeket erre a pontra tavaly tettünk (eltérő színnel megismételjük, hogy ne kelljen keresni).

Az előző évben nyújtott környezeti adatszolgáltatás 2. pontja:

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





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

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 ténnyé 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 útépipítés 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 projektet 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 kerékpársávvval.**

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 visszaautalunk 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





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

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 baljártatú 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 ingatlanulajdonos 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 nehézsúlyú forgalmú jelzőlámpás csomópontokban holtterükrök 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.

Az állapotokat jól jellemzi, hogy a város szinte egyetlen kerékpáros fejlesztése 2015-ben a városháza előtt az Európai Mobilitási Hét alkalmából létesített kerékpárparkoló volt. Miután a város 2016 elején az NFM-től elismerésben részesült a mobilitási hét megszervezéséért, a városháza elől a kerékpárparkoló néhány hét múlva nyom nélkül eltűnt.

2016-ra vonatkozóan hangsúlyozzuk, hogy a **TOP-6.4.1-15 felhívásának megfelelően elvárás, hogy a város rendelkezzen kerékpárforgalmi hálózati tervvel. A felhívás tartalmazza a hálózati tervvel kapcsolatos**





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

kívánalmakat is, valamint a 3. fejezetben a projektekkel kapcsolatos elvárásokat. Látható, hogy Miskolc szembemegy a TOP felhívásában megfogalmazottakkal, ezért sürgősen szükség van arra, hogy szakmai alapokon álló kerékpárforgalmi hálózati terv készüljön, és ennek mentén folyják tovább a munka. Jelenleg a városnál nem látjuk a kerékpáros szakmai szempontok ismeretét, érvényesülését. Készséggel segítünk, ha hagyják.

Ad 3.:

Javaslatok, vélemények a város egyéb környezeti ügyeivel kapcsolatosan

A város vezetésének intézkedései mozdíthatják elő leginkább a város közlekedésében a kerékpár részarányának növekedését. A jelenlegi infrastruktúrán, és a terveken ez a szándék egyelőre nem látszik.

A város honlapján elérhető Miskolc Megyei Jogú Város fenntartható fejlődési stratégiája. Fontos, hogy a stratégiában megfogalmazottakat a város fejlesztése során ténylegesen alkalmazzák.

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

Ma sem sebesség-, sem parkoláshatárment 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.

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.

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 már hazánkban is elfogadott kerékpárforgalmi létesítménnyé vált.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

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.

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

Tisztelettel

Kunhalmi Zoltán

elnök

Kerékpáros Miskolc Egyesület

