



ELŐZETES ÁLLÁSFOGLALÁS A 2017. MÁJUS 25-I NFM TERVZSÚRIHEZ

A Kerékpáros Miskolc Egyesület a Miskolci Városfejlesztési Kft./Miskolc Holding tervzsúrit megelőző, 2017. május 8-án, majd május 16-án kelt elektronikus levelére, és a tervzsúri részére átadott tervdokumentációra a következő előzetes álláspontot fogalmazza meg és az alábbi javaslatokat teszi.

I. Helyzetértékelés

Egyesületünk mélységesen megdöbben a hivatkozott dokumentumokon. Azokból ugyanis az derült ki számunkra, hogy a város nem a valóban biztonságos, az általa kommunikált – de komolyan talán soha nem vett – modal split céloknak megfelelő kapacitású, komfortos kerékpárforgalmi létesítmények megvalósítására törekszik, amelyek egy zöld város, green city közlekedésében meghatározó szerepet tölthetnek be, hanem csupán a kilométerek számának gyarapítására, a feladat kipipálására.

Nem világos, hogy mi értelme van a korábbi tervzsúri ajánlásokat is figyelmen kívül hagyva, érdemi szakmai indoklás nélkül újra benyújtani a 26 sz. fkl. út melletti kritikus szakasz alkalmatlan tervét, egy biztos, hogy ez semmilyen vállalható célt nem szolgál. (A kifogáskeresés nem szakmai indoklás.)

Az előremutató fejlesztési elképzelések negligálása helyett végre a XXI. század követelményeinek megfelelő, korrekt megoldást kellene keresni.

A napirenden szereplő további terveket tanulmányozva is szemléletbeli és szakmai hiányosságokat, hibákat találtunk.





II. A megkapott dokumentumok szakmai értékelése (Petőfi – Bosch)

A jelen állásfoglalásunk alapjául szolgáló e-mailekben lényegében két fő ellenérvet lehet találni az – egyébként a pályázati kiírásban a korábbi uniós ciklus tapasztalatai alapján fontos követelményként kiemelt – irányhelyes vezetéssel szemben:

- a) a 26 sz. fkl. utat kezelő Magyar Közút Nzrt. elutasító álláspontja,
- b) a nagyobb költség, melyre a városnak nincs fedezete.

Ad a) [a 26 sz. fkl. utat kezelő Magyar Közút Nzrt. elutasító álláspontja]

Sajnáljuk, hogy a beruházó kirekesztette egyesületünket a Magyar Közúttal megtartott egyeztetésről. Korábban, amikor az Erzsébet királyné útja/Pesti út jelzőlámpás csomópont kapcsán volt szükség egyeztetésre (és a kérdésben nem volt előzetes véleménykülönbség a város és a KME között), mi is kaptunk meghívást a közutas egyeztetésre, ahol kifejezetten korrekt tárgyalópartnereket ismertünk meg, és közösen sikerült mindenki számára elfogadható megoldást találni – ehhez akkor a KME is igyekezett aktívan hozzájárulni.

Most viszont nem kaptunk meghívást, és csak annyit látunk, hogy az egyeztetés eredménytelenül zárult.

Az elutasító állásponthez a következő észrevételeket tesszük.

1. Nem fogadjuk el, hogy a tervezett kerékpárforgalmi fejlesztést a más projektben tervezett kanyarodósávok ellehetetlenítik, mert ez fordítva van

A 26 sz. fkl. út ezen szakasza évtizedek óta a jelenlegi kiépítésével üzemel, kétségtelenül csúcsidei torlódásokkal, és olykor ráfutásos balesetekkel.

Kiemelendő, hogy ezek a balesetek tipikusan anyagi károsak, nem járnak személyi sérüléssel, de különösen: sosem járnak halálos kimenetellel.

A rendszerbe (keresztmetszetbe) a három alapvető modalitás közül egyedül a kerékpár nincs beleillesztve.

A gépjárműközlekedés viszont már így is aránytalanul sok helyet foglal el, miközben jogszabálysértő módon (lásd 1988. évi I tv.) a kerékpáros közlekedés megoldatlan.

Jogos elvárás tehát, hogy az út fejlesztése során az eddig elnyomott közlekedési mód, a kerékpár élvezzen prioritást. Amíg a kerékpár megnyugtatóan nincs beillesztve a keresztmetszetbe, a gépjárműközlekedés felületének további növelése elfogadhatatlan.

Más szavakkal: nem a kanyarodósáv-terveket kell figyelembe venni a kerékpárút tervezésénél, hanem a kerékpárforgalom számára szükséges helyet kell biztosítani a kanyarodósávokénál nagyobb prioritással.



2. Nem fogadjuk el, hogy a kanyarodósávok megépítése az általános közlekedésbiztonságot javítaná

A kanyarodósávok elkészülte korlátozott mértékben valóban hozzájárulhat a nem különösebben gyakori ráfutások, jellemzően csak anyagi káros gépjárműbalesetek csökkenéséhez.

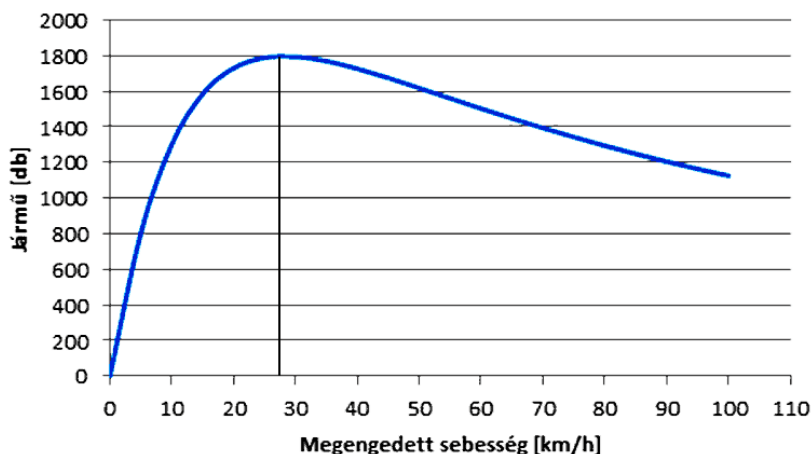
Ha azonban ennek az az ára, hogy emiatt nem tud megvalósulni az irányhelyes kerékpárút/-sáv, akkor a védtelen közlekedők (kerékpározók) helyzete nem oldódik meg megnyugtatóan, ez pedig személyi sérüléssel járó balesetek kockázatát jelenti. (A kis használati szélességű egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút a kerékpáros-gyalogos balesetek kockázatát is jelentősen növeli, különösen a kerékpárforgalom beruházástól várható növekedése esetén.)

Így – ha a kanyarodósávok létesítése kizárja a kerékpárforgalom irányhelyes vezetését – az általános közlekedésbiztonsági helyzet nem javul, hanem romlik. (A baljártatú vezetés a kerékpárral közlekedő számára önmagában is több mint tízszeres baleseti kockázattal jár ahhoz képest, mintha az úttest menetiránya szerinti jobb oldalán vegyes forgalomban haladna.)

3. Nem fogadjuk el, hogy a sebesség csökkentése romló közlekedési helyzethez vezet

Az állítást a jól ismert ábra cáfolja:

Egy sávon elhaladó gépjárművek maximális száma óránként



Az összefüggés nem újdonság, és a gyakorlatban is sokfelé alkalmazzák Magyarországon. Pontosan ezért, az átbocsátóképeség növelésére vannak pl. drasztikus sebességkorlátozások egyes autópályák fővárosba bevezető szakaszain – ami az átlag közlekedő számára talány, a mérnöknek nyilvánvaló: mivel a gépjármű megállásához szükséges úthossz a sebesség négyzetével arányos, a

kisebbségi sebesség növeli a szakasz átbocsátóképességét, kisímtja a forgalom lefolyását, így mérsékelve a forgalmi dugókat.

A sebességhatár leszállítása tehát valójában kapacitásnövelő intézkedés, ilyen értelemben az egyéni gépjárműközlekedés érdeke is – akkor is, ha ezt az átlag gépjárművezető nem feltétlenül érti. De bevezetés után néhány hónap múlva megtapasztalja.

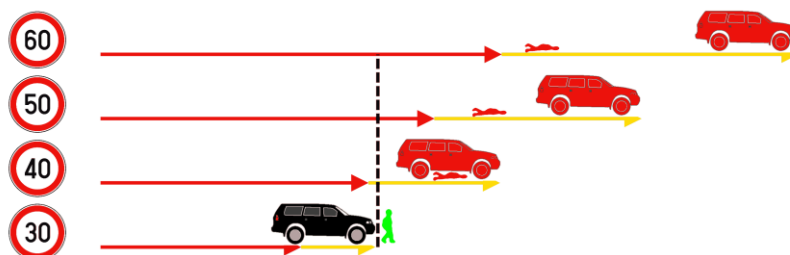
Mi a sebességhatár leszállítását nem látjuk problémának, sőt, hangsúlyozzuk: a közlekedés biztonságát, a balesetek bekövetkezésének gyakoriságát, a baleseti sérülések számát, kimenetelét a sebesség alapvető módon befolyásolja. A közlekedés biztonságát nem a sávszélesség növelése, hanem a sebesség emberi léptékűvé szelídítése garantálhatja. A növekvő sávszélesség csak a gyorsra való hajlandóság fokozására jó.

Feltűnő, hogy a kanyarodósávok létjogosultságának alátámasztására – manipulatív módon ugyan, de – a közlekedés biztonságára hivatkoznak, pedig – mint rámutattunk – ezzel a rendkívül költséges beavatkozással kb. 0 emberélet menthető meg. Ehhez képest az engedélyezett sebesség csökkentése – a közlekedési helyzet romlására való ködös és mint a fentebbi ábrán láttuk, téves hivatkozással védett – tabu, még hozzá olyan környezetben, ahol kis távolságon belül gyermekintézmények, öregeket és fogyatékkal élőket ellátó szociális otthon, szakgimnázium, és az ország legnagyobb, vidéki kórháza és ambuláns ellátást nyújtó rendelőintézete található. Vagyis előfordul itt a legvédtelenebb közlekedők szinte mindegyike, még hozzá igen jelentős számban.

Pedig a sebesség és a gázolások bekövetkezése, a sérülés, a halálos kimenetel közötti szintén jól ismert összefüggés elég brutálisan mutat rá a lakott területi sebességcsökkentés fontosságára:

A gázolás kockázatai a sebesség függvényében

(1,5 mp reakcióidő; gyermek 17,1 m-re; száraz útestet; használt abroncs)



Haladási sebesség km/h	Reakcióút m	Fékút m	Féktávolság m	Ütközési sebesség km/h	Túlélési esély ¹ %
60	25	18,5	43,5	60	4
50	20,8	12,9	33,7	50	16
40	16,7	8,2	24,9	39	67
30	12,5	4,6	17,1	-	100

¹ Forrás: OECD, 2006





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

4. Nem fogadjuk el, hogy a külső sávok szűkítése a buszközlekedés miatt kockáztnövelő lenne

Miskolcon több olyan helyszín van, ahol 3,00 m-es sávszélességen közlekednek biztonságosan közforgalmú autóbuszok.

Kiemeljük ezek közül a Csabai kaput, amelyet be irányban szintén nemcsak MVK járatok, hanem az ÉMKK Zrt. autóbuszai is használnak, és nem tudunk olyan baleseti adatokról, halmozódásról, amelyek alátámasztanák ennek kockázatosságát.

Nem vitatjuk, hogy a nagyobb sávszélesség a közösségi közlekedés járművei számára előnyösebb lenne, azonban egy másik fenntartható közlekedési mód ellehetetlenítése túl nagy ár ezért.

5. Egyetértünk a kezelőváltással – korábban mi is felvetettük

A 306 sz. elkerülő út forgalomnak történt átadásával a 26 sz. fkl. út városi szakaszának helyzete alapvetően megváltozott.

Immár semmilyen érv nem támasztja alá, hogy ez a szakasz miért országos közút, így a Magyar Közút Nzrt. azon javaslata, hogy kezelését vegye át a város, teljesen logikus és szakmailag megkérdőjelezhetetlen.

A kerékpárforgalmi fejlesztés szempontjából a kezelőváltás eredménye az lehet, hogy a város saját hatáskörében hozhat döntéseket a megfelelő kerékpárforgalmi fejlesztés érdekében.

Ad b) [a nagyobb költség, melyre a városnak nincs fedezete]

Arról, hogy a beruházás elvárható színvonalú megvalósítására a városnak (beruházónak) nincs elegendő fedezete, a város maga tehet.

Ez semmiképpen nem lehet szakmailag megálló érv rossz, alkalmatlan műszaki megoldás választása mellett.

Ha nincs fedezet, akkor vagy elő kell teremteni, ha pedig a szükséges források biztosítása lehetetlen, akkor a rossz műszaki tartalomról inkább le kell mondani, akkorra kell halasztani, amikor a jó megoldás finanszírozás megteremthető.

2014-ben a TOP előkészítő munkacsoport részletesen tárgyalta a szükséges/lehetséges fejlesztéseket, azok forrásigényét, a tervezett nyomvonalat a városháza szakemberével felmértük. A források tervezéséhez, biztosításához szükséges szakmai input tehát adott volt, a KME ehhez segítséget nyújtott.

Végül felhívjuk a figyelmet arra is, hogy a beruházó által preferált megoldás szembemegy a szabályozási környezet várható változásaival. Így különösen a közutak tervezésére vonatkozó NFM-rendelet és vele egységes szerkezetben megjelenő új KTSZ szemléletével és várható normaszövegével is. Pedig ennek megjelenése még a projekt tartamán belül várható.





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Példák a várható előírásokból:

KTSZ 1.2.3. Szolgáltatási szintek folyópályán

Különösen belterületi és agglomerációs közutak esetén tekintettel kell lenni a kapacitásnövelő fejlesztések forgalmi igényekre, illetve a modal splitre gyakorolt kedvezőtlen hatására, így egyes esetekben nem a közúti forgalmi igények magas szintű kielégítése az elsődleges cél.

Rendelet 104. § (1) Belterületi közutak keresztaszvénységének tervezésénél az adott közút tervezése során a közút teljes területét érintően figyelembe kell venni a településszerkezeti, beépítettségi adottságokat, a közlekedők igényeit, beleértve a gépjárműforgalom mellett a gyalogos- és kerékpáros-forgalmat, a közösségi közlekedési eszközök várható forgalmát, valamint a várakozó járművek számát, elhelyezését, a szállítási és rakodási igényeket is.

KTSZ 1.2.5.1 A gyalogos- és kerékpárforgalmi létesítményeket elegendő a létesítmény megvalósításának időpontjára megfeleltetni, de a nagytávra tervezett fejlesztések helybiztosítása szükséges.

KTSZ 1.2.5.2 A kerékpáros-létesítmények tervezése során figyelemmel kell lenni arra, hogy a biztonságos kerékpáros-létesítmények a kerékpár közlekedés forgalmi igényét növelik.

Rendelet 111. § (2) A forgalmi sávok szélessége belterületi főutak és belterületi gyűjtőutak főpályája esetén legalább 3,00 méter. Az előzőektől eltérően, meglévő közút olyan fejlesztése során, amely a meglévő keresztmetszet újrafelosztására irányul – ideértve új forgalmi sávok, különleges forgalmi sávok és többlet forgalmi sávok létrehozását is –, a forgalmi sávok szélessége legalább 2,75 méter, azzal, hogy ilyen esetben a tervezett kialakítás közlekedésbiztonságra gyakorolt, a meglévő kialakításhoz képesti kedvező hatását igazolni kell.





III. Javaslatok (Petőfi tér – Bosch)

Ebben a fejezetben a Petőfi tér – Bosch nyomvonalra vonatkozó javaslatokat foglaljuk össze, a többi nyomvonalra vonatkozóakat a megfelelő helyeken a IV. fejezet tartalmazza.

Teljesen elfogadhatatlan, hogy a 26 sz. fkl. út melletti szakaszon a kerékpározás körülményeit az egyoldali kétirányú változat hosszú távra lerontsa.

Ez a nyomvonal Miskolc hálózati topológiájában kulcsfontosságú, ezért igényes megvalósítása közérdek, erre fokozott figyelmet kell fordítani.

Változatlanul fenntartjuk a 2016 októberében, a tervszűrin elhangzottak figyelembe vételével összeállított javaslatunkat, ismételten kérjük annak szíves figyelembe vételét.

III/A. Tervszűri számára megfogalmazott javaslatok

1. Javasoljuk előírni a pályázónak, hogy *kerékpárforgalmi létesítmények biztonsági kockázatainak ismeretében, auditálásában jártas szakemberrel végeztesse el mind az általa preferált tervre, mind az irányhelyes megoldási lehetőségekre, tervváltozatokra a 176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendelet szerinti közúti biztonsági hatásvizsgálatát/auditját.*
2. Javasoljuk, hogy a tervszűri kérjen indoklást, mi támasztja alá az érintett szakaszon a gépjárműközlekedés részére biztosított felület növelését – furcsa módon pont azután, hogy átadták a forgalomnak a 306 sz. elkerülő utat. Kísérték-e forgalomcsillapító intézkedések az elkerülő út átadását, ha igen, vizsgálták-e, hogy ezek miért maradtak eredménytelenek, hol és milyen további forgalomcsillapításra van szükség?

III/B. Beruházó számára megfogalmazott javaslatok

1. A TOP átgondolása, forrásátcsoportosítás. Túl sok nyomvonalat tervez a város a TOP-ban, ennyi nyomvonal megvalósítása az elvárható színvonalon nem lehetséges. Annyit kellene fejleszteni, amit a rendelkezésre álló erőforrásokból tisztességgel elő lehet állítani.
2. A 26 sz. fkl. út városhatáron belüli szakaszának átvétele a város kezelésébe – a Magyar Közút Nrt. javaslata a szakmai sztenderdeknek megfelelően. Ezzel elhárul a Magyar Közúttal való egyeztetési kényszer, a város saját hatáskörben meg tudja valósítani a szükséges (irányhelyes, biztonságos, kapacitív) kerékpárforgalmi fejlesztést.





IV. A további nyomvonalak

IV/A. Miskolc, Bogáncs utca felújítás és szélesítés terve

A Bogáncs utcában a kerékpáros közlekedés segítésére a kerékpáros nyom kifejezetten jó választás, ezért támogatjuk.

A tervre vonatkozóan az alábbi észrevételeket tesszük.

1. A szelvényezés elején a bonyolult csomóponti környezet finomítást igényel (gyalogos kapcsolat rendezése, a kerékpáros nyom – itt ÚME 7.1.b ábra szerinti 1-es típusú – burkolati jelek megfelelő pozicionálása).
2. Kérjük, hogy a felújítás során a Bogáncs utca burkolatára ne kerüljön felezővonal. A felezővonal hiánya sebességcsillapító hatású, ezáltal csökken a gépjárművek és a kerékpárok sebességkülönbsége és nő a közlekedés biztonsága.
3. A kerékpáros nyomokat a 0+755 szelvény után is érdemes lenne továbbvinni. Jelezzük, hogy hálózati szempontból a beavatkozás akkor lenne igazán előnyös, ha a kerékpáros nyom végigmenne Szirmáig. Másrészt viszont mi is ismerjük a burkolat állapotát.

IV/B. Miskolc Görömbölyi utca felújítása és új szakasz építésének terve

A Görömbölyi utcában a kerékpáros nyom kijelölése indokolatlan, a műszaki leírás sem támasztja alá. Az utca a burkolati jelek felfestése nélkül is része a kerékpárforgalmi hálózatnak, a kerékpáros nyomtól itt nem várható semmilyen előny.

Amennyiben útirányjelzés szükséges, arra a zöld útirányjelző táblák megfelelőek.

A kerékpáros nyomok felfestését itt nem támogatjuk, különösen nem a helyszínrajzon látható sűrű kiosztással.

IV/C. Diósgyőr forgalomcsillapítása – Tokaji Ferenc u. – Nagy Lajos király útja új út és híd építése

Észrevételeink:

1. A beruházás biztosan nem szolgálja a kerékpáros közlekedés érdekeit. A kerékpáros közlekedés a vár környékén az egyirányú gépjárműforgalmú utak kétirányú kerékpározásra 2012-ben történt megnyitása óta megnyugtatóan rendezett, a forgalmi rend konfliktus- és balesetmentesen működik. A projekt célja nem forgalomcsillapítás, hanem közúti hídépítés (mely szükségszerűen új gépjárműforgalmat generál) a gépjárműforgalom számára, a forgalomcsillapítási célra szolgáló fejlesztési források burkolt átcsoportosításával. Erre a célra elkölt a város annyi pénzt, amelyből jóformán a város egész területén megvalósítható lenne például a lakóutcákban a keresztezések kiemelése.
2. Túlzottnak tartjuk a forgalmi sávok 4,00 m-es szélességét. Elegendő lenne a kisebb, 3,0 m-es sáv szélesség, amelynél az előzés sávváltással történik. A sáv szélesség választását indokolni próbáló mondat kapcsán emlékeztetnénk arra, hogy 2017-et írunk, ma már





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

elvárható, hogy a tervező tisztában legyen vele: a kerékpárral közlekedő nem zavarja a közúti forgalmat, egészen egyszerűen azért, mert maga is része a közúti forgalomnak. Arról nem is beszélve, hogy a projekt elvben forgalomcsillapításról szól.

3. Fölháborító, hogy a tervező a tervezési feladatán kívül eső szakaszból akarja kiltani az ellenirányú kerékpárforgalmat a Tokaji Ferenc és a Bodrogi Zsigmond utcákból. Miskolcnak fejlődnie kell, nem visszafejlődni, márpedig ez megmagyarázhatatlan visszalépés a jelenlegi állapothoz képest. Nem tudjuk komolyan venni, ha valaki egymás mellé téve le meri írni, hogy a kerékpárforgalmat le kell tiltani (Tokaji Ferenc utca), majd melléteszi a szimulációval előállított 128-as ÁNF-értéket.
4. Azon nem csodálkozunk, hogy baleseti adatokat nem tudott a tervező a műszaki leírásba tenni. Ennek oka, hogy a forgalmi rend balesetmentesen működik.
5. Nem értjük, ha valóban forgalomcsillapítást terveznek, miért jelölnek ki gyalogosátkelőhelyet, miért nem változik jobbkezesre a forgalmi rend – hogy csak a legelőször fölmerülő kérdéseket tegyük fel.
6. Az F-1 forgalomtechnikai rajzhoz megjegyezzük, hogy a kerékpáros nyomok alkalmazása itt szükségtelen. A kerékpáros kapuk kijelölése hasznos, de nem a rajzon látható módon. A sebességcsillapítási törekvést nem támogató, túlzottan lágy ívek miatt megfontolásra javasoljuk kis szigetek tervezését. A Bodrogi Zsigmond közben a rajzzal ellentétben 2012 nyara óta G-302 jelzőtábla van, a kerékpáros továbbhaladási lehetőség biztosítása továbbra is szükséges. Forgalomcsillapított területen felezővonal, záróvonal felfestése kontraproduktív.

Álláspontunk szerint ez a projekt a bemutatott formájában csak kárt okoz a várkörnyéken, ezért újragondolását javasoljuk.

IV/D. Takata felé vezető gyalogos és kerékpáros létesítmény

Észrevételeink:

1. Nem találtunk a tervben forgalombecslést, miért, mekkora gyalogos és mekkora kerékpárforgalomra tervezik a létesítményt, mi a fejlesztés indoka, értelme, előnye?
2. Nem derül ki a műszaki leírásból, hogy a becsült 400/óra kerékpár-, illetve gyalogosforgalom mire alapozott.
3. Nincs bemutatva a létesítmény hálózatra gyakorolt hatása. A létesítmény elkészültével annak hosszában a kerékpározás a 304 sz. úton automatikusan tiltottá válik. Ezáltal például az Aldi, TTL áruházak ma létező kerékpáros kapcsolata a Szirma, Martintelep városrészekkel, valamint Kistokajjal (és a rajtuk keresztül elérhető távolabbi úti célokkal) megszűnik. A terv ezt a problémát nem kezeli, a 304 sz. út és a tervezett gyalog- és kerékpárút közötti kapcsolat megoldatlan.
4. Jó lenne legalább a tervezett létesítménytípust pontosan tudni. A műszaki leírás 5. oldalán előbb elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútról van szó, de a kerékpáros és a gyalogos felület szaggatott vonallal van elválasztva (ilyet sem a hazai előírások, sem tudomásunk





KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

szerint egyetlen külföldi ország előírásai nem ismernek), majd ugyanezen az oldalon egy bekezdéssel később már az szerepel, hogy a gyalogos- és kerékpáros forgalom azonos, elválasztás és jelölés nélküli felületen halad. És az ennek jelzésére szolgáló tábla KRESZ ábraszámára utal. A forgalomtechnikai rajzon viszont a KRESZ 26/e. ábra szerinti, az elválasztott gyalog- és kerékpárúton alkalmazandó táblákat látni.

5. A fásítást nem ellenezzük, de ügyelni kell rá, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények közelében csak olyan növényfajokat telepítsenek, amelyek lehulló termése nem okoz defektet. Erre is létezik szakirodalom. Szintén fontos szempont, hogy a növények gyökere ne nyomja fel a pályaszerkezetet.
6. Gyalog- és kerékpárút átvezetésére a különösen veszélyes hely burkolati jel nem alkalmas, kerékpáros átvezetés szükséges.
7. A 304 sz. út melletti szakasz meg nem tervezett átvezetései forgalomtechnikai rajzon látható forgalmi rendje szabálytalan, itt a keresztező út forgalmát kell alárendelni a 304 sz. úttal párhuzamos kerékpárforgalmi nyomvonal forgalmának. (Tudomásunk szerint erre időközben fedvényterv készült.)
8. A kerékpár járműjelképekkel kapcsolatban javasoljuk az alapelv alkalmazását: ahol a járműjelkép csak gyalogosok és kerékpárok által járt felületre kerül, ott torzítatlanul, ahol gépjárművek által is járt felületre kerül, ott torzított formában kell alkalmazni. Ezért a gyalog- és kerékpárúton felfestett burkolati jelek minden esetben torzítatlanok. Az átvezetésekben a sárga négyzetsorok közé a keresztezett forgalmi irányok (forgalmi sávok) felől célszerű torzított kerékpárjelképet festeni.
9. A nyomvonal indítása a kezdő szelvénynél megoldatlan (járdában végződik).
10. A tervet a város déli területein tervezett többi kerékpárforgalmi fejlesztés terveivel együtt kezelve lenne igazán érdekes értékelni.

Köszönjük észrevételeink szíves figyelembe vételét.

Miskolc, 2017. május 24.

Kunhalmi Zoltán
elnök

Vascsák Roland
elnökségi tag

