

MISKOLC
HOSSZÚ TÁVÚ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
ÉS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI
KONCEPCIÓJA

KORSZERŰSÉGI FELÜLVIZSGÁLAT

Miskolc, 2008.

TARTALOMJEGYZÉK

I. ÖSSZEFÜGGÉS A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVVEL, A TERV KORSZERŰSÍTÉSÉNEK CÉLJA

II. ELŐZMÉNYEK

I.1. A 2004-ben jóváhagyott közlekedésfejlesztési koncepció alapján megépült létesítmények

I.2. A 2004-ben jóváhagyott közlekedésfejlesztési koncepció óta készült közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó tervek

III. AZ ÚJ JAVASLATOK TÉTELES FELSOROLÁSA

II.1. A koncepció 2007. évi korszerűségi felülvizsgálata kapcsán javasolt új elemek közül a párhuzamosan készült Miskolc városi településszerkezeti tervbe már beépített, és a Közgyűlés által jóváhagyott közlekedésfejlesztési elemek (beleértve a K-1-3 módosítások kapcsán jóváhagyott elemeket is)

II.2. A Miskolc város hosszútávú közlekedésfejlesztési koncepciójának 2007. szeptemberében dokumentált anyagában szereplő új javaslatok

II.3. A dokumentált koncepció 2007. október 12-én megtartott vitájának és a Szt István téri pályázat eredménye nyomán végrehajtott módosítások

IV. ÜTEMEZÉS

IV.1. I. ütem: rövidtáv

IV.2. II. ütem: középtáv

IV.3. III. ütem: hosszútáv

V. ELŐZMÉNY TERVEK ELEMZÉSE ÉS ÉRTÉKELÉSE (2004-2008)

VI. A PROBLÉMATÉRKÉP VÁLTOZÁSA AZ ELTELT IDŐSZAKBAN (2004-2008), A JAVASLATOK INDOKLÁSA

VII. A HOSSZÚTÁVÚ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ 2004. ÉVI EREDETI ÉS A 2007-2008. ÉVI KORSZERŰSÉGI FELÜLVIZSGÁLATTAL MÓDOSÍTOTT ANYAGÁNAK EGYSÉGES SZERKEZETBE FOGLALT MŰSZAKI LEÍRÁSA

I. ÖSSZEFÜGGÉS A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVVEL, A TERV KORSZERŰSÍTÉSÉNEK CÉLJA

Jelen terv korszerűségi felülvizsgálatát Miskolc M. j. Város Polgármesteri Hivatala megbízásából készítettük el.

Tervünk közvetlen előzményét képezi a cégünk által készített **Miskolc hosszú távú közlekedésfejlesztési és közlekedés politikai koncepciója** c. terv (Tervszám: NÓ 2327) és **Miskolc Város Településrendezési terve** (VÁTI-Műépítész-NóVIA Kft).

A város két alaptervének összhangja feltétlenül szükséges. A folyamatosan felmerülő új fejlesztési, befektetői és várospolitikai igények, az élet adta új lehetőségek következtében – természetes folyamatként – mindkét terv időszakonkénti felülvizsgálata szükséges. A közlekedésfejlesztési terv felülvizsgálatának időszerűségét külön alátámasztják azok az időközben átadott, illetve építés alatt álló mega-útépítési beruházások, mint az M30 autópálya, annak déli bekötése a 304-es út, az északi elkerülő Bosch út I. üteme, a belvárosban átadott útépítési és közterületfejlesztési beruházások, vagy éppen a folyamatban lévő, a kelet-nyugati villamosvonalra vonatkozó villamos korszerűsítési nagyprojekt. Ezek a nagy lépések is indokoltá teszik, hogy hatásukat elemezve a további – eddig talán érthetően háttérbe szorult – lépésekre fókuszáljunk, új ütemezési és fejlesztési javaslatok szülessenek.

A „Hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció” szerepe kettős. Egyfelől egy önálló, és önállóan is jóváhagyható szakági terv, mely másfelől a Településrendezési terv alátámasztó munkarésze. Ezért célszerű és fontos, hogy jóváhagyása megelőzze a város Településrendezési tervének éppen aktuális karbantartási fázisát, és annak jóváhagyását.

A hosszú távú közlekedésfejlesztési és közlekedés politikai koncepció korszerűsítése során kidolgozott hálózati infrastruktúra nyomvonalai néhány helyen eltérnek az érvényben lévő TRT-től, illetve a szakági koncepció javaslatot tesz néhány új, meghatározó szerkezeti elemre, melyek még nem szerepelhettek a TRT-ben. Ilyenek például a részletesebb elemzések eredményeként javasolt új kelet-nyugati irányú tehermentesítő utak és kapcsolatrendszerük, valamint a tömegközlekedési hálózat infrastruktúrájának kiépítésére tett javaslatok, mint az észak-déli villamos vonal(ak), vagy az elővárosi vasúti közlekedés.

A hosszú távú közlekedésfejlesztési és közlekedés politikai koncepció elfogadása után szükségessé válik az elfogadott elemek miatti változások és azok településszerkezeti, területfelhasználási és szabályozási konzekvenciáinak átvezetése a város településrendezési tervébe.

Mindezek okán a következő I-II. fejezetben részletesen bemutatjuk a 2004 óta a tényleges hálózatokban és a tervekben bekövetkezett változásokat, a III. fejezetben ütemezési javaslatot adunk három fejlesztési időtávra (rövid-, közép- és hosszútávra). A IV-V. fejezetben az időközben elkészült közlekedésfejlesztési terveket és a problématérkép változását mutatjuk be, majd az utolsó, VI. fejezet a 2004-es és a jelenlegi terv egységes szerkezetbe foglalt szövegét tartalmazza.

II. ELŐZMÉNYEK

II.1. A 2004-ben jóváhagyott közlekedésfejlesztési koncepció alapján megépült létesítmények (*dőlt betűvel: belvárosi létesítmények*)

Hálózati jelentőségű utak:

304. sz. főút (autópálya déli bekötése)
Bosch út I. ütem (északi elkerülőút)
Corvin-Szentpáli utcák négygyomúsítása
Uitz utca (Corvin-szemere utcák közötti szakasz) szélesítése
Szemere utca kétirányúsítása
DAM területét feltáró É-D-i gyűjtőút északi szakasza (Lidl mellett)
Fonoda utca meghosszabbítása Baumax mellett

Csomópontok

M30 autópálya végcsomópont
304. sz. főút – 3604 sz. (Kistokaji út) körforgalom
Görgey – Corvin utcai körforgalom
Szentpáli u. – Régiposta u. – Szűcs S. u. új jelzőlámpás csomópont
Corvin u. – Arany J. u. új jelzőlámpás csomópont
Széchenyi u. – Corvin u. – Szentpáli u. jelzőlámpás csomópont átépítése
Széchenyi u. – Szemere u. – Kazinczy u. jelzőlámpás csomópont átépítése
Vörösmarty u. – Corvin u. – Uitz u. jelzőlámpás csomópont átépítése
Uitz u. – Szemere u. jelzőlámpás csomópont átépítése
Szemere u. – Papszer u. jelzőlámpás csomópont átépítése
DAM területét feltáró É-D-i gyűjtőút Kiss Ernő úti jelzőlámpás csomópontja (Lidl mellett)
Körpályás csomópont a régi felsőzsolcai út 3-as úti csatlakozásánál
Körpályás csomópont a Fonoda út 3-as úti csatlakozásánál

Hidak és felüljárók

304. sz. főút vasúti felüljáró
304. sz. főút autópálya híd
304. sz. főút patakhíd, Malomárok felett
304. sz. főút patakhíd, Hejő patak felett
304. sz. főút patakhíd, Szirmai árok felett
Bosch út I. ütem felett fővonalai vasúti híd 2 db (Miskolc-Bánréve-Ózd vonal)
Bosch út I. ütem felett iparvágány vasúti híd
Bosch út I. ütem közúti felüljáró a 26. sz. főút felett

Díszburkolatok

Kazinczy u. – Szemere u. díszburkolat
Déryné utca díszburkolat
Kandia utca díszburkolat és Szinva terasz

Hősök tere

Parkolóházak és mélygarázsok

Bazár tömbi parkolóház (Széchenyi negyed) 300 db férőhely

Hősök tere mélygarázs 120 db férőhely

Béke mozi mögötti mélygarázs xxx db férőhely

Közforgalmú közlekedés előnyben részesítése

Kazinczy utca és „villanyrendőr” lezárása az átmenő forgalom előtt

Kerékpárút

Kandia utcai szakasz (Szemere u. és Kandia köz közötti szakasz)

Kandia utca és Rákóczi utca közötti szakasz

II.2. A 2004-ben jóváhagyott közlekedésfejlesztési koncepció óta készült közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó tervek (dőlt betűvel: belvárost érintő tervek)

Miskolc közlekedésfejlesztés, előzetes megvalósíthatósági tanulmányok (UVATERV-NóVIA, Fövényi Pál-dr. Vincze János, 2005.)

26. sz. számú főút Miskolc-Sajószentpéter közös elkerülő szakaszának tanulmányterve (Tónus Kft, 2004-2005)

Miskolc, Tiszai pályaudvar és Lillafüred közötti kerékpárút engedélyezési és kiviteli terve (NóVIA, dr. Vincze János, 2004-2006.)

Miskolc, hűtőházi út és a 3. sz. főút közötti útkapcsolat és Sajó híd koncepcionális tanulmányterve (NóVIA, dr. Vincze János, 2005)

Miskolc városi villamosvasút fejlesztése, a villamospálya meghosszabbítása a Diósgyőr-végállomástól a Felső- Majláthig, tanulmányterv (NóVIA, dr. Vincze János, 2005)

Miskolc, 2505 sz. út (Futó u.) négy nyomúsítása az egyetemvárosi csomópont és a Pesti út között (Tetthely Kft, 2005-2006)

Miskolc integrált tömegközlekedési rendszer intermodális csomópontjainak megvalósíthatósági tanulmánya (UVATERV, Vincze Gézáné, 2006.)

Miskolc, 5-ös déli iparterületet feltáró út és közműellátás tanulmányterve (NóVIA, dr. Vincze János, 2006)

Miskolc, É-D villamos tanulmányterve (NóVIA, dr. Vincze János, 2006.)

*Miskolc kistérség hosszútávú közforgalmú közlekedésfejlesztési koncepciója és
Megalapozó gondolatok a „Miskolci Regionális Közlekedési Szövetség”-hez
(Transman, dr. Monigl János, 2006.)*

Miskolc, északi elkerülő (Bosch út) II. ütem engedélyezési terve (Benedek Kft,
Benedek Gábor, 2006-2008)

Miskolc, Repülőtéri iparterület feltáró utak és vízi közművek engedélyezési és tender
terve (NóVIA, Papp Gábor, 2006-2007)

Miskolc, Kiss Ernő utca meghosszabbítása a Lórántffy utcáig megvalósíthatósági
tanulmányterv (NóVIA, dr. Vincze János, 2007)

Közösségi járművek előnyben részesítése (MVK Zrt, 2007)

*Miskolc városi villamosvasút fejlesztése, meglévő pálya rekonstrukciója és villamos
vágány meghosszabbítása – villamos nagyprojekt (UVATERV, Szentkereszti
Sándor, 2007-2008)*

*Miskolc, Dayka G. út, Petőfi u. és Vologda út közötti szakasz módosított útépitési
engedélyezési és kiviteli tervei (Mélyépítő Tervező Kft, Molnár Lajos, 2008.)*

*Miskolc, Szt István tér rendezése tervpályázat (Pirity Attila és Gyalai Korpos Gyula,
2008)*

Miskolc, Ilona és Malomszög utcák szélesítése, DTM út nyugati meghosszabbítása
(Dayka Gábor és Kiss Ernő utcák között), Útépitési engedélyezési terve (NóVIA, dr.
Vincze János, 2008)

LÁEV kisvasút fejlesztési terve (Északerdő, 2008)

Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS)

Miskolc város településszerkezeti terve, (VÁTI-Műépítész-NóVIA, 2002-2008)

Az itt felsorolt tervek részletes elemzését, értékelését a IV. pont tartalmazza.

III. AZ ÚJ JAVASLATOK TÉTELES FELSOROLÁSA

III.1. A koncepció 2007. évi korszerűségi felülvizsgálata kapcsán javasolt új elemek közül a párhuzamosan készült Miskolc városi településszerkezeti tervbe már beépített, és a Közgyűlés által jóváhagyott közlekedésfejlesztési elemek (beleértve a K-1-3 módosítások kapcsán jóváhagyott elemeket is)

Hálózati jelentőségű utak:

Új elemek

- Déli kapu 5-ös iparterület feltáró gyűjtőútja a Bogánics utca és a 304-es főút között, körforgalmú csatlakozási csomóponttal a 304-es úton, valamint továbbvezetéssel déli irányba a tervezett 3-as elkerülő útig
- A 304-es út vasúti felüljáróját a Fonoda úttal összekötő városi főút, egy Szirmától nyugatra, Martin kertvárostól keletre vezető nyomvonal, mely Martin kertváros és Szirma között szintben csatlakozik a tervezett új k-ny-i főúthoz
- A szennyvíztelep – húskombinát (keleti oldal) – METRO 3-as úti csomóponton át tervezett, az É-D-i iparterületi főutat a tervezett csorba-telepi K-Ny-i tehermentesítő főúttal összekötő nyomvonal, mely felüljáróval keresztezi a nyíregyházi vasúti fővonalat és híddal a Sajót
- A József Attila utat tehermentesítő csorba telepi K-Ny-i főút a 3-as út városhatári szakaszától a Sajószigeti útig új Sajó híddal, különkéntben keresztezve az M30 továbbvezetését (illetve I. ütemben a Bosch út II-t)
- Mendikást a Vargahegyi (2505 sz.) úttal összekötő gerinc gyűjtőút
- Andrássy utat tehermentesítő főút a X. utca és a Lórántffy utca között a Könyves Kálmán utca meghosszabbításában

Elmaradt elemek

- Martin kertvárostól keletre eső elkerülő gyűjtőút, melynek szerepét a tervezett főút veszi át
- A felsőzsolcai (keleti) autópálya csomópont nyugati csomóponti ága

Módosult elemek

Hálózati jelentőségű utak

- Bosch út É-D-i szakaszának nyomvonala, mely közelebb került a Csorba tavakhoz a nyomvonalnak észak-nyugati irányba való kismértékű elfordításával

- Csokonai utca keleti meghosszabbítása
- É-D-i iparterületi főút nyomvonala
- Csorba tavaktól nyugatra tervezett út nyomvonalának déli szakasza
- Zsigmondy utca északi továbbvezetésének nyomvonala
- Az avasi gerincút nyugati meghosszabbítása a Mendikás csomópontig (Hidegsorig)

Csomópontok

- 5-ös iparterület csatlakozási csomópontja, körforgalom
- Szirmát és Martin kertvárost elkerülő út csomópontjai:

Különszintű a 304-en a meglévő vasúti felüljáró keleti nyílásának felhasználásával
- Hűtőházi út keleti végcsomópontja
- József A. utat tehermentesítő K-Ny-i főút csomópontjai:

3-as úti elágazási csomópont, körforgalom kiemelt sarokirányokkal, a ki irány külön szintű átemelésével
M30 (Bosch út) külön szintű csomópont
É-D-i főút csatlakozási csomópontja, körforgalom
Nyugati Csorba tavi út csatlakozási csomópontja
- Avasi gerincút – Mendikás (Hideg sor) csomópont, körforgalom

Hidak és felüljárók

- József A. utat tehermentesítő K-Ny-i főút hídjai:

Sajó híd
M30 (Bosch út) feletti híd
3-as út feletti híd
- A szennyvíztelep – K-Ny-i tehermentesítő közötti út hídjai

vasúti felüljáró
Sajó híd a Metro mögött
- 5-ös iparterület gyűjtőút Hejő hídja

Közforgalmú közlekedés

- Villamosvonal meghosszabbítása Majláthig
- Intermodális csomópont; villamos végállomással, autóbusz végállomással és LÁEV kisvasút megállóhellyel Majláthon

Kerékpárút

- Tiszai-Lillafüred kerékpárút nyomvonala a Sportliget térségében

III.2. A Miskolc város hosszútávú közlekedésfejlesztési koncepciójának 2007. szeptemberében dokumentált anyagában szereplő új javaslatok

Új elemek

Hálózati jelentőségű utak:

- Kiss Ernő utca meghosszabbítása a Lórántffy utcáig 2x2 sávós városi főútként
- Futó utca négynyomúsítása a cementgyár és az egyetemvárosi csomópont között
- Déli kapu 5-ös iparterület gyűjtőútjának meghosszabbítása a Mályi-Kistokajt összekötő útig
- Harsányi utat (2515 sz.út) és a tervezett 3-as elkerülőt összekötő út
- a 304-es úttól dél felé induló, a Malomárok partján tervezett feltáró gyűjtőút
- Benedekalja utca és Nagykőkötő utca összekötése folyamatos gyűjtőúttá
- Sportligeti gyűjtőút az Andrássy út és a DTM út között
- Repülőtéri iparterület (Mechatronikai park) gyűjtőútjai

Csomópontok

- Kiss Ernő út – Vasgyár út csomópont (villamos keresztezéssel) jelzőlámpás csomópont
- Benedekalja utca és Nagykőkötő utcát összekötő új szakasz csomópontja az új Miskolc-Tapolcai úton, körforgalom
- A Miskolc-Tapolcai út-Futó utca – Csermőkei út csomópont átépítése körforgalommá
- Szt György út – Ifjúság útja avasi csomópont átépítése körforgalommá

- Az Újgyőri főtéri csomópont tényleges körforgalommá való kiegészítése, illetve átépítése

Hidak és felüljárók

- Szinva híd a Kiss Ernő u. meghosszabbításában (II. utcánál)
- Vasgyári villamos hurokvágány keleti Szinva hídjának átépítése
- 304-es út vasúti felüljárójának nyílásszám növelése a villamos-MÁV kapcsolat átvezetésére
- Villamos híd építése az É-D-i villamos hejőcsaba-déli kapui ágán a Tapolcai elágazásnál a DAM iparvágány felett

Díszburkolatok

- *Arany jános utca díszburkolattal való átépítése a Szemere u- és Corvin u. közötti szakaszon*
- *Mindszent tér díszburkolatának átépítése*
- *Pátria udvar (Avas szálló és Pátria ház közötti terület) átépítés, díszburkolat építés*
- *Rozmaring köz megnyitása, díszburkolattal való kiépítése*
- *Zsupán köz helyreállítása és átépítése, csatlakozó közök kiépítése díszburkolattal*
- *Nagy Imre utca nyugati szakasz kiépítése*
- *Szt. István tér átépítése*

Parkolóházak, mélygarázsok és nagyobb parkolóhelyek

- *Mélygarázs a Corvin-Mártírok u-i lakótömb belső udvara alatt*
- *Mélygarázs a Vörösmarty tér északi felének térburkolata alatt*
- Parkolóépítés Lillafüreden (fatelep helyén) és a parkolási rend átalakítása

Közforgalmú közlekedés

- *Autóbusz sáv kijelölése a Szemere u.-Görgei u.-Csabai Kapu útvonalon az Uitz utca és a Tapolcai elágazás között*
- *Autóbusz sáv kijelölése a József Attila u. – Zsolcai Kapu útvonalon a Keleti Kapu bevásárlóközpont és a Búza tér között*

- *É-D-i villamos törzsvonal a Bosch üzemtől az egyetemvárosig*
- *Villamos mellékág a (Széchenyi u.)-Ady e. u. – Búza tér –Arany j. tér nyomvonalon*
- *É-D-i villamos törzsvonal Hejőcsaba – Déli Kapu ág a Tapolcai elágazás és 5-ös iparterület között*
- *Villamos mellékág a Tapolcai elágazás és az avastető (avasi lakótelep) között*
- *Villamosvágány meghosszabbítása északi irányba a Bosch üzem és a Szirmabesenyői elágazás között*
- *Nagyvasúti kapcsolatok kiépítése az elővárosi vasúti hálózat biztosítása érdekében három ponton:*

déli kapu, 304-es út térségében

északi kapu, Repülőtéri út és koalém iparvágányok nyomvonalán

Tiszai pályaudvari kapcsolat a Szinva utca – Tiszai pu. keleti líra között

LÁÉV kisvasút új vonal építése Majláth és a diósgyőri vár között

Libegő kiépítése a Szt István tér és az avastető között

Elhagyni javasolt elemek

Hálózati jelentőségű utak:

- A 2505-ös út DAM déli kerítése melletti nyomvonal nyugati szakasza
- A Lórántffy utcát kiváltó, a Mónus Illés utcára tervezett nyomvonal
- A Szabadságharc utca összekötése a Venyige utcával

Csomópontok

- 10-es postánál lévő (Andrássy u. – Lórántffy u.) csomópont átépítése körforgalommá

III.3. A dokumentált koncepció 2007. október 12-én megtartott vitájának és a Szt István téri pályázat eredménye nyomán végrehajtott módosítások

Új elemek

Tinódi utca déli meghosszabbítása

Módosított elemek

Hálózati jelentőségű utak:

Az új kelet-nyugati főút nyomvonalának módosítása a centrum autópálya csomópont és a 3604-es út között

Északi tehermentesítő út átminősítése főúttá 3 sávossal kiépítéssel

Búza téri egyirányúsított úthálózat, melynél megszűnik a templom előtti útszakasz, és a teret körülfogó út a templom mögé (annak északi oldalára) kerül, az ÉTM útra vezető forgalmi irány pedig hosszú távon aluljáróban vezet

DTM út Szt István téri átvezetése, ahol a főút a Meggyesalja utca elejét veszi igénybe, majd a Reményi utcai beépítés mögött töri át a tömböt a Petőfi utcáig

Dayka Gábor utca hálózati szerepének csökkentése főútról gyűjtőútra, javasolt keresztmetszeti méretének csökkentése 2x2 sávról 2x1 forgalmi sávra

Malomszög-Ilona utca nyomvonal hálózati szerepének növelése, keresztmetszeti méretének növelése 3 sávról 2x2 forgalmi sávra

A DTM út Kandó téri átvezetése a Szinva déli oldalán marad, és csak a Szinva utca törésénél megy át új Szinva híddal a patak északi oldalára

Közforgalmú közlekedés

A Kandó téri villamos hurok fejállomássá való átépítése, hosszútávon a nagyvasúti kapcsolat biztosításával.

Elhagyni javasolt elemek

Arany János utca díszburkolattal való átépítése a Corvin és a Király utcák között

IV. ÜTEMEZÉS

A tervben javasolt összes közlekedésfejlesztési javaslat által kialakuló hálózatok és létesítmények természetesen csak fokozatos kiépítéssel, ütemezetten valósíthatók meg. Ezért a tervet három időtávra bontottuk:

rövidtáv:	5 év	2013-ig
középtáv	15 év	2023-ig
hosszútáv	25 év	2033-ig

Kedvezőbb, ha konkrét évszámok szerepeltetése nélkül inkább a reális pénzügyi lehetőségeket (és nem a szakmai prioritásokat és szükségszerűséget) figyelembe vevő fontossági sorrendről, I-III ütemekről beszélünk.

I. ütem:	rövidtáv
II. ütem:	középtáv
III. ütem:	hosszútáv

A három ütemet három külön tervlapon mutatjuk be, melyek tartalmát itt írásban is tételesen megadjuk.

Az ütemezés leírásának végén megadjuk a kizárólag szakmai prioritások és szükségszerűségek alapján javasolható ütemezési sorrendet is.

IV.1. I. ütem: rövidtáv

Belvárosi körgyűrű nyugati lezárása, melynek részei:

*Malomszög-Ilona utca 2x2 sávval való kiépítése jelzőlámpás csomópontokkal
 Malomszög utcai Szinva híd
 DTM út kiépítése a Szt István tér és a Kiss Ernő utca között a ki irányú pálya két Szinva hídjával
 Dayka Gábor utca kiépítése 2x1 forgalmi sávval és leállósávval
 Dayka utcai Szinva híd*

Bosch út II. ütem a felsőzsolcai (keleti) autópálya csomópont bővítésével

Centrum autópálya csomópont és városi főút és csatlakozó csomópontjainak kiépítése fél pályával a 3604. sz. útig,

É-D-i iparterületi főút kiépítése a k-ny-i főút és a 304-es út keleti szakasza között

Repülőtéri iparterület úthálózatának befejezése (k-ny-i gyűjtőút)

Kiss Ernő utca meghosszabbítása a Lórántffy utcáig 2x2 sávós városi főútként

DAM területét feltáró É-D-i gyűjtőút kiépítésének befejezése és az út bekötése a Csermőkei útba

Sportligeti gyűjtőút az Andrássy út és a DTM út között az Andrássy úti jelzőlámpás csomóponttal

Vörösmarty utca meghosszabbítása a Kandó térig a vasúti deltában új körforgalmú csomóponttal, a harmadik híd megépítésével („Y” híd)

Kandó tér átépítésének I. üteme az állomás épület elől az átmenő forgalom kiemelésével, a villamos végállomás átépítésével.

Búza téri közlekedési hálózat átépítése

Tiszai pu. – Diósgyőr villamosvágány rekonstrukció és meghosszabbítása a Majláthig. Intermodális csomópont; villamos végállomással, autóbusz végállomással és LÁEV kisvasút megállóhellyel Majláthon. (Villamos nagyprojekt)

Autóbusz sáv kijelölése a Szemere u.-Görgei u.-Csabai Kapu útvonalon az Uitz utca és a Tapolcai elágazás között

P+R parkoló szerződések megkötése a kapukban lévő bevásárlóközponti parkolókapacitások hasznosítása érdekében az Áruházak, az MVK ZRt és a Város között

Parkolóépítés Lillafüreden (fatelep helyén) és a parkolási rend átalakítása

Patak utcai tér átépítése, mélygarázs építés

Vörösmarty téri mélygarázs építése

Pátria udvar (Avas szálló és Pátria ház közötti terület) átépítés, mélygarázs és felszíni parkoló építés, díszburkolat

Rozmaring köz megnyitása, díszburkolattal való kiépítése

Zsupán köz helyreállítása és átépítése, csatlakozó közök kiépítése díszburkolattal

Nagy Imre utca nyugati szakasz kiépítése

Szt. István tér átépítése

Tiszai-Lillafüred kerékpárút belvárosi szakaszainak kiépítése

IV.2. II. ütem: középtáv

A József Attila utat tehermentesítő csorba telepi K-Ny-i főút a 3-as út városhatári szakaszától a Sajószigeti útig új Sajó híddal, külön szintben keresztezve az M30 továbbvezetését (illetve I. ütemben a Bosch út II-t)

Sajószigeti út meghosszabbítása a Szentpéteri Kapuig a vasúti felüljáró kiépítésével

A Centrum autópálya csomóponttól induló városi főút kiépítésének folytatása a Tapolcai elágazásig vasúti felüljáróval és külön szintű csomóponttal a Tapolcai elágazásnál

3-as elkerülő út Nádasréti szakaszának kiépítése és bekötése a Cementgyári útba

Futó utca négygyomúsítása a cementgyár és az egyetemvárosi csomópont között

Északi tehermentesítő út második pályájának kiépítése a Kazinczy utca és a Thököly utca között, valamint meghosszabbítása a József utcáig

Ernyebán utca – József utca átkötés kiépítése

Északi tehermentesítő út kiépítése teljes hosszúságban a József utca és a Majláth között 3 forgalmi sávval, mindkét irányú kerékpár sávokkal

5-ös iparterület gyűjtőútja és déli meghosszabbítása

Fonoda utca meghosszabbításának továbbépítése a Sajószigeti útig

DAM K-NY-i áttörés a X. utcáig, illetve az Andrássy útig (felhasználva a percesei kisvasút nyomvonalát)

Kandó tér átépítése az állomás épület elől az átmenő forgalom kiemelésével, a főút Szinva parti átvezetésével, a városi autóbusz pályaudvar átépítésével és bővítésével, a vasúti gyalogos aluljáró meghosszabbításával, új parkoló kapacitás és díszburkolatok kiépítésével

Autóbusz sáv kijelölése a József Attila u. – Zsolcai Kapu útvonalon a Keleti Kapu bevásárlóközpont és a Búza tér között (feltétele a József Attila utca tehermentesítő útjának megléte)

É-D-i villamos törzsvonal a Bosch üzemtől az egyetemvárosig

Villamos mellékág a (Széchenyi u.)-Ady e. u. – Búza tér – Arany j. tér nyomvonalon

Villamos nagyvasúti kapcsolatának kiépítése a Tiszainál és az északi kapuban

Kisvasút a Majláth és a diósgyőri vár között

Libegő kiépítése a Szt István tér és az avastető között

Szemere utca díszburkolattal való átépítése az Arany jános u. és Uitz u. között

Corvin-Mártírok tömbi mélygarázs

Tiszai-Lillafüred kerékpárút teljes hosszban

Miskolc-Kistokaj Mályi kerékpárút

IV.3. III. ütem: hosszútáv

Városi főút továbbépítése a Tapolcai elágazás és az Ernyebán utca között avas alatti alagutakkal és útkapcsolataival

A 3-as elkerülőút kiépítése a Nádasréttől délre, valamint útkapcsolatai; Harsányi út és 3-as elkerülő, valamint 3-as elkerülő és a Mályi-Kistokaji út összekötése

A 304-es út vasúti felüljáróját a Fonoda úttal összekötő városi főút, egy Szirmától nyugatra, Martin kertvárostól keletre vezető nyomvonallal mely szintbeni körforgalmakkal csatlakozik a k-ny-i főúthoz

A szennyvíztelep – húskombinát (keleti oldal) – METRO 3-as úti csomóponton át tervezett, az É-D-i iparterületi főutat a tervezett csorba-telepi K-Ny-i tehermentesítő főúttal összekötő nyomvonal, mely felüljáróval keresztezi a nyíregyházi vasúti fővonalat és híddal a Sajót

Tetemvári gyűjtőút

Őzugró-Bodó feltáró gyűjtőút

DTM út „visszaépítése” (sávszámának 2x1+leállósávok csökkentése), hálózati szerepének csökkentése a Szemere-Dayka közötti szakaszon (feltétele az Avas alatti alagútas tehermentesítés megléte)

Nádasréti Intermodális csomópont kiépítése

É-D-i villamos törzsvonal Hejőcsaba – Déli Kapu ág a Tapolcai elágazás és 5-ös iparterület között

Villamos mellékág a Tapolcai elágazás és az avastető (avasi lakótelep) között

Villamosvágány meghosszabbítása északi irányba a Bosch üzem és a Szirmabesenyői elágazás között

Nagyvasúti kapcsolat kiépítése az elővárosi vasúti hálózat biztosítása érdekében déli kapu, 304-es út térségében

DAM iparvágány meghosszabbítása az Andrássy útig, bekapcsolása a városi villamos-elővárosi vasút hálózatba

V. ELŐZMÉNY TERVEK ELEMZÉSE ÉS ÉRTÉKELÉSE (2004-2008)

1. Miskolc közlekedésfejlesztés, előzetes megvalósíthatósági tanulmányok (UVATERV-NÓVIA, Fövényi Pál-dr. Vincze János, 2005.)

A terv a 2004-ben jóváhagyott közlekedésfejlesztési koncepció nyomán, annak öt projektelemére készített megvalósíthatósági tanulmánytervet nyomvonaltervekkel, költségbecslésekkel és ütemezési javaslattal. A tervezett projektelemek – melyek gyakorlatilag egy a szélesebb értelemben vett városközpont körüli egységes külső gyűrűt képeznek – az alábbiak:

- Gyorsforgalmi út kiépítése a centrum autópálya csomópont. és a tapolcai elágazás között
- Városi főút kiépítése a tapolcai elágazás (avasi csp) és az Ernyebán utcai tervezett körforgalom között (Avas alatti alagutakkal)
- Ernyebán utca – József utca főút (Kiss Ernő u. és Győri kapu közötti új áttöréssel), valamint az ÉTM út meghosszabbítása az Andor utcán a József utcáig és az ÉTM út másik pályájának megépítése
- Sajószigeti út meghosszabbítása a Szentpéteri kapuig
- Új gazdasági területeket feltáró É-D-i út a Sajószigeti és a Fonoda utcák meghosszabbításával a 304 sz főútig (déli autópálya bekötés)

A terv igazolta az útvonalak megvalósíthatóságát. A terv módosította az egyes projektelemek kiépítésének ütemezését. A javasolt ütemezésének alapelve a legerősebb forgalmi áramlások kihelyezésének prioritása, tehát elsősorban a déli és a nyugati városrészek, másodsorban a keleti és nyugati városrészek közötti, a belvároson csak áthajtó forgalom számára vonzóbb lehetőséget biztosító városon belüli elkerülő utak.

A terv I. ütemű kiépítésre javasolja a 3-as út nádasréti elkerülő szakaszát a Cementgyári út meghosszabbításával, a városi főút egyik pályáját (tehát 2x1) sávot ezen elkerülő és az Ernyebán utca között az Avas alatti alagúttal, valamint a fentiekben felsorolt további északi és keleti projektelemeket.

A terv II. ütemű kiépítésre javasolja a gyorsforgalmi utat a centrum autópálya csomópont és a Nádasrét között, valamint nyugati továbbvezetésének második pályáját.

Ezzel az ütemezéssel forgalomcsökkentési, közlekedési hálózatfejlesztési szakmai szempontok szerint ma is teljesen egyet lehet érteni, ez a kiépítési sorrend és volumen valóban érdemben javítana a városon belüli forgalomeloszláson, és a belváros tehermentesítésén. Finanszírozhatósági szempontból figyelembe kell azonban venni, hogy a tervekészítés időszakában

átmenetileg jelentős forrásbevonások lehetőségére volt remény a Pólus program, illetve más Unió pályázatok révén.

2. **26. sz. számú főút Miskolc-Sajószentpéter közös elkerülő szakaszának tanulmányterve** (Tónus Kft, 2004-2005)

A tanulmányterv nyomvonalakat keresett a 26-os sz. főút tehermentesítő nyomvonalára a Sajótól keletre, mely nyomvonal a Bosch út II. üteme (a későbbi M30-as autópálya) Miskolc északi csomópontjától indulva, Sajószentpétert és Kazincbarcikát keletről kerülve köt vissza a 26-os út nyomvonalába. A tanulmányterv során kiválasztott nyomvonal 2007-ig tartotta magát, végül azonban a NIF a jelenlegi 26-os út négy nyomúsításának Sajószentpéterig való továbbvitele mellett döntött, mely jelenleg építés alatt áll.

3. **Miskolc, Tiszai pályaudvar és Lillafüred közötti kerékpárút engedélyezési és kiviteli terve** (NóVIA, dr. Vincze János, 2004-2006.)

A tervkészítés célja olyan – hosszának döntő részén – közúttól független nyomvonalon vezető kerékpárút megépítésének előkészítése, mely kerékpárút a Tiszai pályaudvar és Lillafüred közötti folyamatos eljutást lehetővé teszi. A tervezésnél prioritás volt a Szinva patakhoz közeli vonalvezetés, meglévő gyalogutak nyomvonalak hasznosítása, a város eltérő és jellegzetes városképi látványainak felfűzése valamint a gazdaságos kiépíthetőség. A terv érvényes építési engedélyekkel rendelkezik.

4. **Miskolc, hűtőházi út és a 3. sz. főút közötti útkapcsolat és Sajó híd koncepcionális tanulmányterve** (NóVIA, dr. Vincze János, 2005)

Az utóbbi években a kalati városkapu a beruházói figyelem középpontjába került és erőteljes fejlődésnek indult. A terv azt vizsgálta, hogy a vasút, az autópálya és a Sajó által határoltan létrejött zsák terület milyen hálózati fejlesztések révén lenne bekapcsolható a közlekedési főhálózathoz. A terv javaslata egy a szennyvízteleptől induló, a vasútvonalat külön szintben keresztező út, mely a Hűtőházi út végénél elhaladva, a Sajót áthidalva a Bricostore áruház keleti oldalánál köt be a 3. sz. főútba.

A terv javaslata a tervezettől kismértékben eltérő nyomvonallal beépült a szerkezeti tervbe; a jóváhagyott vonalvezetés a Bricostore és a Metro áruház között csatlakozik a főúthoz, és azt keresztezve továbbvezet a K-Ny-i tehermentesítő útig.

5. **Miskolc városi villamosvasút fejlesztése, a villamospálya meghosszabbítása a Diósgyőr-végállomástól a Felső- Majláthig, tanulmányterv** (NóVIA, dr. Vincze János, 2005)

A terv az úgynevezett „villamos nagyprojekt” egyik előkészítő tanulmányaként készült. A terv több változatban vizsgálta, hogy a Diósgyőr végállomás és Majláth között milyen nyomvonalon és milyen paraméterekkel építhető ki a villamos vágány, a kiépítésnek milyen műszaki, gazdasági és kisajátítási lehetőségei,

illetve feltételei vannak. A terv három változatban adott javaslatot a majláthi intermodális csomópont (villamos és autóbusz végállomás) kialakítására.

A terv bizonyította, hogy a meghosszabbítás megvalósítható, valamint a tanulmányterv alapján került kiválasztásra a LÁEV telephely térsége a közös villamos, autóbusz és kisvasút végállomás számára.

6. Miskolc, 2505 sz. út (Futó u.) négy nyomúsítása az egyetemvárosi csomópont és a Pesti út között (Tetthely Kft, 2005-2006)

A Futó utca kapacitásbővítésére született terv a B.-A.-Z. M. Á. Közútkezelő Kht megbízására készült engedélyezési terv, mely az útvonal 2x2 sávosra bővítéséről tervezte meg. Engedélyeztetésre nem lett benyújtva.

A terv tárgya egy régen szükséges fejlesztés, mely segítené a déli és a nyugati városrészek közötti forgalmi kapacitás növelését.

7. Miskolc integrált tömegközlekedési rendszer intermodális csomópontjainak megvalósíthatósági tanulmánya (UVATERV, Vincze Gézáné, 2006.)

A megvalósíthatósági tanulmány célja volt a meglévő intermodális központok (Búza tér, Kandó tér, Újgyőri főter) fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata, új központok létesítésének vizsgálata illetve javaslata, valamint az észak-déli villamos irány kiépítésének, az elővárosi közlekedés bekapcsolhatóságának vizsgálata.

A tanulmány eredménye, hogy igen alapos vonalhálózati és forgalomelemzést tartalmaz mind a helyi, mind a helyközi autóbusz viszonylatokra és a vasúti forgalomra vonatkozóan. Ugyanakkor az ezekből levont következtetések és kidolgozott javaslatok többségével nem lehet egyetérteni.

A Búza tér forgalmi tehermentesítése szempontjából nem megoldás a tér közforgalmú közlekedéssel való elérhetőségének rontása. A helyközi tömegközlekedés esélyeinek csökkentése ugyanis éppen az egyéni közlekedés növekedését vonja maga után a téren (és természetesen a városközpont egyéb területein is.). Az északi járatok felének elkerülő útra – az északi iparterület-Kandó tér útvonalra – való átirányítása a Búza tér, a belváros és a belvároshoz délről csatlakozó területek közforgalmú elérhetőségét jelentős mértékben rontja.

Jó törekvés a jelenleg a téren végállomásozó viszonylatok átmenő viszonylatokká való átszervezése, a célforgalmi adatok ismeretében azonban teljesen indokolatlan az északi járatok Búza téren áthaladó másik felének a Kandó térre való átirányítása.

Nem tartjuk jó megoldásnak a Kandó tér nyugati oldalán javasolt önálló VOLÁN autóbusz pályaudvar javaslatot. A vasútállomásnál valóban helye van egy a jelenleg működő MVK végállomásnál nagyobb kapacitású és korszerű autóbusz pályaudvarnak, annak azonban integrált helyi-helyközi pályaudvarnak kell lennie, és közvetlen gyalogos kapcsolatot kell biztosítania a meglévő gyalogos aluljáróhoz. Ennek megfelelően a tér keleti oldalán van a helye.

A tanulmányterv érdemben nem foglalkozik az észak-déli villamos kérdésével. Nem javasol kiépítendő nyomvonalat, nem mutatja a nagyvasút és a villamos kapcsolódási lehetőségeit. Kizárólag meglévő MÁV nyomvonalakkal operál (Gömöri vasút, DAM iparvágány), melyek a fő forgalmi áramokhoz képest külpontosak.

A terv figyelembe vehető, a közlekedésfejlesztési koncepcióba beépíthető új javaslatot nem fogalmaz meg.

8. Miskolc, 5-ös déli iparterületet feltáró út és közműellátás tanulmányterve (NóVIA, dr. Vincze János, 2006)

A város déli határában lévő önkormányzati tulajdonú, iparterületi hasznosításra szánt terület feltárási lehetőségeit vizsgálta a tanulmányterv.

A terv nyomán az iparterület feltáró gyűjtőútja a Bogáncs utca és a 304-es főút között, körforgalmú csatlakozási csomóponttal a 304-es úton, valamint továbbvezetéssel déli irányba a tervezett 3-as elkerülő útig nyomvonallal lett beépítve a város szerkezeti tervébe, és így került jóváhagyásra.

9. Miskolc, É-D villamos tanulmányterve (NóVIA, dr. Vincze János, 2006.)

A terv célja és a Megbízó MVK Zrt szándéka a *Miskolc északi kapu* és az *Egyetemváros* között közlekedtethető észak-déli villamos nyomvonal kialakíthatóságának több alternatívás műszaki szempontú vizsgálata volt.

A tanulmányterv vizsgálta a miskolci tengelykereszt teljes észak-déli szára villamosvasúti – elővárosi vasúti – hálózatának kiépíthetőségét, különös tekintettel a „nagyvasúthoz”, a MÁV vonalakhoz való csatlakozási lehetőséget egy Sajó völgyi komplex és konzisztens elővárosi vasúti hálózat létrehozására, melynek városi szakaszait az észak-déli villamos vonal(ak) alkotják.

A terv 3x3 nyomvonal változatot dolgozott ki. A tervezői javaslat figyelembevételével Megbízó ezek közül választotta ki azt, amely jelen korszerűségi felülvizsgálat során bekerült a közlekedésfejlesztési koncepcióba (lásd: szakági tervlapot és a leírás VII.6.2. pontját.)

10. Miskolc kistérség hosszútávú közforgalmú közlekedésfejlesztési koncepciója és Megalapozó gondolatok a „Miskolci Regionális Közlekedési Szövetség”-hez (Transman, dr. Monigl János, 2006.)

A tanulmány mély és átfogó elemzéseket tartalmaz egy regionális közlekedési szövetség feltételrendszerének, működési elveinek bemutatására. Elemzi az érdekelt résztvevők szükséges feladatait az előkészítésben, a közös tarifarendszer létrehozásának lehetőségeit, a résztvevők jogi státuszát és érdekeltiségének megteremtését a működtetésben.

A tanulmány úttörő munka, mert a Regionális Közlekedési Szövetség létrehozásának ilyen mélységű elemzése első ízben történt meg. A munka értékeli és hasznosítja a Budapesti Közlekedési Szövetség tapasztalatait.

Konkrét eredménye a tanulmánynak, hogy előkészítette a Regionális Közlekedésszervezési Irodák létrehozását.

AA tanulmány elkészültét mint a Hosszútávú Közlekedésfejlesztési Koncepció készítői is üdvözték. A koncepcióban egy gazdaságosan és rugalmasan működtethető helyi-helyközi-elővárosi közforgalmú közlekedési rendszer alapfeltételeként fogalmaztuk meg ezen hálózatok integrálásának, egységes tarifarendszerének és átjárhatóságának szükségességét. Ez a tanulmány is egy lépés ebbe az irányba.

11. Miskolc, északi elkerülő (Bosch út) II. ütem engedélyezési terve (Benedek Kft, Benedek Gábor, 2006-2008)

A Bosch út II. ütemének engedélyezési terve 2006-ban elkészült, a terv engedélyeztetése azonban árvízvédelmi és természetvédelmi okok miatt megakadt, 2008-nyaráig nem kapta meg a környezetvédelmi szakhatósági hozzájárulást.

A a környezetvédelmi szakhatósági hozzájárulás birtokában a terveztetést időközben a B.-A.-Z. M. Á. Közútkezelő Kht-tól átvevő Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Rt (NIF) a napokban írta ki a közbeszerzési pályázatot a terv korszerűsítési felülvizsgálatának elkészítésére.

12. Miskolc, Repülőtéri iparterület feltáró utak és vízi közművek engedélyezési és tender terve (NÓVIA, Papp Gábor, 2006-2007)

A város a repülőtér keleti felének ipari hasznosítását és előközművesítését határozta el. Itt kívánja létrehozni a „Mechatronikai Park”-ot. A terv alapján a közmű és útépítés kivitelezés alatt áll.

13. Miskolc, Kiss Ernő utca meghosszabbítása a Lórántffy utcáig megvalósíthatósági tanulmányterv (NÓVIA, dr. Vincze János, 2007)

A terv tárgya a Kiss Ernő-Vasgyár utcai és a Lórántffy-Könyves Kálmán utcai csomópont között mintegy 2 km hosszúságú 2x2 sávós főút több változatban, a szükséges hídépítések vázlatterveivel, műtárgy tanulmányokkal, a szükséges közmű kiváltások tisztázásával.

A terv igazolta az útvonal megvalósíthatóságát, és azt, hogy a nyugati városrész forgalmi helyzetének javításában, az Andrásy út érintett szakaszának tehermentesítésében kulcsszerepet tölthet be.

A város főtengeletől délre eső területeken generálódó forgalmat folyamatosan gyűjtve, és folyamatos nyomvonalon elvezetve tényleges tehermentesítő szerepet játszhat, és helyzetbe hozza a Kiss Ernő utat is, mely így már funkciójának megfelelő mértékben vehet részt a forgalom levezetésében.

14. Községi autóbusz járművek előnyben részesítése (MVK Zrt, 2007)

Az MVK Zrt házon belül készített tanulmánya a város É-D-i tengelyén a repülőtéri végállomástól a hejőcsabai végállomásokig, valamint a K-Ny-i tengelyen a Búza tértől a keleti kapuig vizsgálta a buszforgalom előnyben részesítéséhez szükséges és lehetséges forgalomtechnikai intézkedéseket. A színvonalas munka repertoárjában a jelzőlámpák fázisterveinek módosítása, a sávkiosztások változtatása buszsáv kijelölése céljából és autóbusz bejelentkezés illetve zsilip megvalósítása szerepel. Mindez a jelenlegi útpályák meglévő felületeinek optimálisabb hasznosításával, új építés nélkül.

Véleményünk szerint az É-D-i buszsáv kijelölése és a csatlakozó jelzőlámpa átprogramozások egy csomópont kivételével (Tapolcai elágazás be irány) gyakorlatilag azonnal megvalósítható. A kieső egyéni közlekedési kapacitás a párhuzamos útvonalakra terhelhető (Szilágyi-Király utcák, Bosch út-Zsigmondy út útvonalak.

A Zsolcai Kapu – József Attila utca útvonalon a javasolt intézkedések bevezetésére jelen pillanatban kevesebb az esély. Az útvonal a város legterheltebb útszakaszai közé tartozik, és hosszának nagyobb részén érdemi tehermentesítő útvonallal nem rendelkezik. Az összehangolás átprogramozását és önálló busz sávok kijelölését csak tehermentesítő útvonal kiépülése esetén tartjuk reálisnak.

15. Miskolc városi villamosvasút fejlesztése, meglévő pálya rekonstrukciója és villamos vágány meghosszabbítása – villamos nagyprojekt (UVATERV, Szentkereszt Sándor, 2007-2008)

A „Zöl nyíl” projekt tárgya a meglévő K-Ny-i villamos gerincvonal korszerűsítése, meghosszabbítása a Majláth-ig és teljes villamos járműcsere Európai Unió támogatással. A támogatási szerződést a magyar kormány aláírta. A Projekt előkészítése folyamatban van, a megvalósítás indítása a brüsszeli aláírásra vár.

16. Miskolc, Dayka G. út, Petőfi u. és Vologda út közötti szakasz módosított útépitési engedélyezési és kiviteli tervei (Mélyépítő Tervező Kft, Molnár Lajos, 2008.)

A Dayka Gábor utca módosított terve és a 18. pontban ismertetésre kerülő terv összefügg egymással. A belvárosi útgyűrű nyugati zárása a Malomszög-Ilona utca nyomvonalra helyeződik át, a Dayka utca pedig gyűjtőútként, 2x1 forgalmi sávval és kétoldali leállósávval épül ki.

A terv folyó év szeptemberében építési engedélyt kapott.

17. Miskolc, Szt István tér rendezése tervpályázat (Pirity Attila és Gyalai Korpos Gyula, 2008)

A Miskolci Önkormányzat 2008 tavaszán pályázatot írt ki a tér rendezésére, mely a közelmúltban (2008. március) sikeresen zárult. Egységes álláspont alakult ki abban a vonatkozásban, hogy a Kálvin utca nyomvonalát az Avas alá húzva, a

Meggyesalja utca elejének felhasználásával, majd a Dayka utca vonalában kettős derékszögű megtöréssel (a Reményi utcával párhuzamosan) kell rávezetni a Szinva parti egyirányú szakaszokra.

A pályázatok megerősítették azt a gondolatot, hogy a tér és az Avas kapcsolata a térnek a főút feletti külön szintű átvezetése, és a Szinva medrének újbóli megnyitása kívánatos, valamint az, hogy egy avasi felvonó völgyállomása számára kedvező hely a tér nyugati térfala.

18. Miskolc, Ilona és Malomszög utcák szélesítése, DTM út nyugati meghosszabbítása (Dayka Gábor és Kiss Ernő utcák között), Útépítési engedélyezési terve (NóVIA, dr. Vincze János, 2008)

A tárgyi útszakaszok bekerültek az IVS (Integrált Városfejlesztési Stratégia) programjába, és ennek előkészítéseként a város megrendelte az engedélyezési tervek elkészítését. A terv jelenleg engedélyeztetés alatt van.

A tervezési program csak a Dayka Gábor utcától keletre eső útszakaszokat tartalmazza ideiglenes átkötésekkel és forgalomtechnikával a Szt István tér irányába. A Szt István téri átkötő szakasz tervezése a következő ütem feladata lesz.

A projekt teljes megvalósítása igen nagy lépés lehet a belváros közlekedési helyzetének javításában, mert ezekkel az útszakaszokkal zárulhat a belvárost körülfogó útgűrű.

18. LÁEV kisvasút fejlesztési terve (Északerdő, 2008)

Az Északerdő készítette fejlesztési program a járművek és a forgalomtechnika megújításával foglalkozik, pályaépítéssel járó fejlesztéssel nem.

19. Miskolc város településszerkezeti terve, (VÁTI-Műépítész-NóVIA, 2002-2008)

A településrendezési tervhez való kapcsolódással jelen leírás I. pontja foglalkozik.

VI. A PROBLÉMATÉRKÉP VÁLTOZÁSA AZ ELTELT IDŐSZAKBAN (2004-2008), VALAMINT AZ ÚJ JAVASLATOK INDOKLÁSA

1. A problématerkép változása

A 2004-ben jóváhagyott koncepció problématerképében szereplő néhány pont részben vagy egészében orvoslásra került. A Bosch út 1. ütemének átadásával, a belvárosi út és közterületi beruházásokkal, a piaccsarnok átépülése kapcsán, valamint a belváros több pontján kiépült intenzív parkolókapacitások (Hősök tere, Bazártömb, Európa tér), valamint a Közlekedési Szövetség létrehozásának előkészítésével jelentős lépések történtek ahhoz, hogy az alábbi pontok kikerüljenek a problématerképből. (lásd még a II.1. pontot.)

- A városnak nincsen olyan belső, a városközpontot elkerülő útvonala, melyet a nehéz gépjármű forgalom használhatna, ezért az északi elkerülő (Bosch útnak is hívott) út megépüléséig az északi irányú átmenő forgalom változatlanul a Búza teret és a Szentpéteri Kaput fogja használni.
- A Kazinczy-Szemere és Corvin-Szentpáli utcapár egyirányúsításának szükségessége felett eljárt az idő. Az indokolatlanul fenntartott egyirányúsítás a belváros kiszolgálását nehezíti, jelentős mennyiségű nem kívánatos többlet járműmozgást generál a belvárosi úthálózaton.
- A Búza téri piac parkolása teljes mértékben megoldatlan.
- A helyi és a helyközi tömegközlekedés egymástól teljesen függetlenül működő rendszerei és infrastruktúrái között a minimális együttműködés készsége sem alakult ki, mely mára már az utazóközönség számára nyújtott szolgáltatások rovására megy.
- A tömegközlekedés preferálását szolgáló speciális forgalomtechnikai intézkedéseknek jelenleg csak néhány kísérleti kezdeményezése van (Kazinczy-Szemere utcai buszsáv, Szeles utcai busz jelzőlámpa zsilip), a buszközlekedést igazán segítő egységes autóbusz sávok nem jöttek létre.
- A belvárosban „maradék elvű” parkolóhely gazdálkodás folyik, melynek eredménye az elmúlt évtizedben a belvárosi parkoló területek fokozatos felemésztődése annak ellenére, hogy egyes gazdasági tevékenységek (bankok, biztosítók, irodák, vendéglátás, stb) fejlődésével a belvárosi területek funkcióváltása tovább növelte a parkolási igényeket. A kiépített parkolóhelyek hiányát a szanált grundok pótolták. A foghíjak folyamatos beépülésével a parkoló kapacitások pótlása nem történik meg.

A korábbi problématerkép többi pontja lényegileg változatlanul ma is érvényes, de a megoldatlan problémák, illetve a problémás területek között hangsúlyeltolódások következtek be.

Az eddig népszerű északi és déli kapu térségi beruházási területek mellé felzárkóztak a keleti kapu (Auchan, Bricostore, Baumax, MCM) és a nyugati kapu (Sportliget) befektetési területek is, és az autópálya közeli térségekben a befektetői érdeklődés további növekedése várható. Ez a folyamat a város kelet-nyugati

tengelyének további közúti terhelődését jelenti. Megfigyelhető, hogy ameddig az elmúlt évtized jelentős közlekedésfejlesztési beruházásai (M30 autópálya, Bosch út, Corvin-Szentpáli kapacitásbővítés, belváros-Tapolca kerékpárút) jellemzően az észak-déli tengelyen történtek, mára érzékelhető módon előtérbe került a kelet-nyugati tengely egyes útszakaszainak elodázhatatlan tehermentesítési igénye, mint például az Andrássy út és a József Attila utca, a DTM és az ÉTM utakon, valamint a déli és a nyugati városrészeket összekötő útvonalon szükséges beruházások, vagy éppen a kelet nyugati kerékpárút kiépítése.

A közforgalmú közlekedés tekintetében a helyzet éppen fordított. A kelet-nyugati villamos vonalon a „Zöld Nyíl” nagyprojekt keretében lényeges fejlesztések vannak napirenden. Ezek elkészülte után a fejlesztési erőfeszítéseket az észak-déli tengelyre lesz szükséges átirányítani. Jól mutatják ezt a folyamatot az előkészítő lépések: a folyamatos buszsáv kijelölésére, vagy éppen az észak-déli villamosra elkészített tanulmánytervek.

Változatlan a súlya a két tengely kereszteződésében, a Búza tér térségében meglévő közlekedési problémáknak. A probléma négy jelentős közlekedési funkció együttes jelenlétének a következménye:

- A terület a miskolci tengelykereszt keresztezési pontjába esik, tehát közúti közlekedési gócpont
- A területen a kelet-nyugati és az észak-déli forgalom nem csak keresztezi egymást, de fonódik is
- A terület közforgalmi közlekedési gócpont, mégpedig egyszerre a helyi és helyközi buszközlekedésé is
- A területen halmozódó kereskedelmi funkciók miatt célforgalmi terület is

A fentiekből következően a közlekedési problémák a téren hosszú távon is jelen lesznek, a terület mindig közlekedési gócpont marad. Ennek megfelelően a területen a közlekedési helyzetet folyamatos fejlesztésekkel állandóan kezelni kell. Azt is figyelembe kell venni, hogy a tér közlekedési helyzete javításának kulcsa nem csak a területen szükséges fejlesztésekben van, hanem:

- A városközpontot elkerülő tehermentesítő útvonalak kiépítésében
- A téren végállomásozó buszforgalom átmenő járatokká való átszervezésében, mely változtatás végrehajtásához a város más területein szükséges autóbusz végállomások, illetve intermodális csomópontok kiépítése (Nádasrét, északi kapu, Kandó tér)
- Az észak-déli autóbusz forgalom villamos közlekedéssel való kiváltásában
- A tér kerékpáros és gyalogos elérhetőségének javításában

2. Az új javaslatok indoklása

A korszerűségi felülvizsgálat során beemelt új javaslatokat az előző pontban bemutatott, a problématerképben bekövetkezett súlyponteltolódások, a befektetői érdeklődés fókuszpontjainak változása, valamint az előző koncepcióban megfogalmazott közlekedéspolitikai prioritások, mint például a közforgalmú közlekedés „helyzetbe hozása” indokolták.

Alapvető fontosságúnak tartjuk a közeljövő potenciális befektetési területein az úthálózat szerkezetének meghatározását, a feltáró utak nyomvonalának helybiztosítását. Ilyenek az autópályát kísérő területek, a keleti kapu térségében lévő célterületek, valamint az autópálya miatt kialakult zsák területek, vagy a déli kapuban a a 304-es úttól délre eső, gyakorlatilag előbb-utóbb egészen Mályi-ig húzódó befektetési területek.

Sokáig nem odázhatók el a nyugati városrészben szükséges fejlesztések, mint az Andrassy út tehermentesítése a Kiss Ernő utca meghosszabbításával, valamint a déli és nyugati városrészek közvetlen kapcsolatának fejlesztése, átkötés kiépítése a Csermőkei út és a Kiss Ernő út között.

A terv korszerűsítése során a közforgalmú, és azon belül is a kötöttpályás közlekedés hangsúlyos és jelentős ütemezett fejlesztését irányoztuk elő. Ez az előző koncepcióban még csak mint közlekedéspolitikai prioritás volt jelen, a jelenlegiben már műszaki hálózatként is rögzítésre került.

Az egyéni közlekedésről a közforgalmúra való átirányítás csak akkor lesz sikeres, ha érdembeli lépések történnek egy elővárosi vasúti közlekedés megvalósítása irányába is. Ennek műszaki elemeit is tartalmazza az új koncepció.

Hangsúlyosabb szerepet szánunk a biztonságos kerékpár közlekedés térnyerésének is. Ezért a koncepció prioritásai közé beemeltük az önálló kerékpárutak építési célja mellé a kerékpársávok felfestéssel, vagy egyéb forgalomtechnikai eszközökkel való kijelölésének hálózati szemléletű szükségességét.

VII. A HOSSZÚTÁVÚ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉS POLITIKAI KONCEPCIÓ 2004. ÉVI EREDETI ÉS A 2007-2008. ÉVI KORSZERŰSÉGI FELÜLVIZSGÁLATTAL MÓDOSÍTOTT ANYAGÁNAK

EGYSÉGES SZERKEZETBE FOGLALT

MŰSZAKI LEÍRÁSA

1. Meghatározó örökségünk

Egy település fejlődésében a három legfontosabb, egymást kölcsönösen meghatározó tényező: a domborzat, a településszerkezet és a közlekedési hálózat struktúrája. A három közül legerősebb a domborzat szerepe, különösen Miskolc esetében, ahol kétszeresen is jelen van, mert mind a közlekedésföldrajzi helyzet kialakulásában, mind a városszerkezet tekintetében meghatározóak a geomorfológiai adottságok. Fontosnak tartjuk ezért néhány gondolat erejéig rögzíteni azokat a korlátozó adottságokat, melyek keretei között a jelenlegi településszerkezeti status quo létrejött.

1.1. Miskolc közlekedésföldrajzi helyzete

Már-már közhely az a megállapítás, hogy Miskolc az alföld és a hegyvidék találkozásánál épült. Ez a földrajzi helyzet azonban önmagában még nem lenne elég ahhoz, hogy a város speciális közlekedésföldrajzi helyzetét jellemezzük. Ami a város elhelyezkedését kitüntetett helyzetbe hozza az, hogy a hegylábna (hegyaljának) azon pontján települt, ahol az Északi középhegység keleti láncának sugarasan elhelyezkedő folyó- és patak völgyei találkoznak és kifutnak a síkságra. Minthogy a fő közlekedési artériák is ezekben a völgyekben épültek ki (mind a közúti, mind a vasúti infrastruktúra tekintetében), Miskolc létrejöttében és fejlődésében a közlekedésföldrajzi adottságoknak meghatározó szerep jutott.

Miskolc „kapu” pozícióba került annak minden előnyével, de egyúttal minden hátrányával együtt is. A kialakult sugaras úthálózati szerkezetnek az a következménye, hogy Miskolcon, illetve a város térségében futnak össze a régió főútjai (26, 27, 3, 37 és 35-ös főutak). Ennek a sugaras közlekedési hálózatnak a fókuszpontja Miskolc belvárosa. Ez a közlekedésföldrajzi helyzet azt eredményezte, hogy az Alföld és a főváros felől a megye északi és keleti területei felé – illetve megfordítva – szinte kizárólagosan Miskolc belterületén, sőt belvárosán keresztül lehetett eljutni. Mint azt már a bevezetőben említettük, ennek a helyzetnek a feloldására a város történelmi léptékű lépéseket tett az elmúlt néhány évben az M30-as autópálya, a 304-es út, tehát a Miskolcot elkerülő dél-keleti negyed gyűrű átadásával.

Miskolc közlekedési gócponti helyzete még kapu szerepénél is meghatározóbb közlekedésföldrajzi adottság. A városba irányuló célforgalom napi pulzálása városfejlesztő erő, igen lényeges szerepet játszott és játszik a város gazdaságának újratertésében. A célforgalom bizonyos nagyságrend elérése után

településfejlesztést akadályozó tényező is lehet abban az esetben, ha az infrastruktúra arányos fejlesztése nem következik be.

Fontos közlekedési vonzatú átstruktúrálás zajlott le a város területfelhasználásában az elmúlt 20 év során. Az ipari területek (munkahelyek) és a lakóterületek mintegy helyet cseréltek a város kelet-nyugati tengelye mentén. A 70-es években a legtöbb dolgozót foglalkoztató nagyüzemek a város nyugati részén működtek (LKM, DIGÉP, bányaüzemek), miközben a nagy lakótelepek ezektől keletre és a város keleti felén épültek meg (Avas I-III ütem, belvárosi lakótelepek, összekötő városrész). A 40-50 ezer főre rúgó bejáró népesség döntő része szintén a város keleti felére érkezett, a Tiszai pályaudvarra és Búza téri autóbusz állomásokra. A munkabajárási mozgások tehát nagyrészt tömegközlekedésen történtek, és a reggeli csúcsidőben – a személygépjármű mozgásokkal egyetemben – jellemzően kelet-nyugati irányultságúak voltak.

A rendszer- és szerkezetváltás után a nyugati munkahelyek jelentős része megszűnt, új munkahelyek pedig döntően a város keleti szektoraiban létesültek (északi iparterület, északi, déli és keleti városkapuk, valamint a belváros), miközben népszerűvé váltak a város nyugati részén lévő – főként zöldövezeti – lakóterületek. A reggeli csúcsforgalmi irány megfordult nyugat-keletire, és jelentős mértékben eltolódott az egyéni közlekedés irányába. Ezzel a folyamattal számolni kell a továbbiakban is, és konzekvenciáinak az infrastruktúrális fejlesztésekben is meg kell jelenniük.

1.2. Geomorfológiai és település morfológiai adottságok

Miskolc, mint közlekedési gócpont tehát kedvező közlekedésföldrajzi örökséggel rendelkezik. Napjaink egyik legnagyobb kérdése, hogy sikerül-e fenntartani ez előnyök dominanciáját a kétségtelenül jelen lévő, de kisebb mértékű hátrányok felett.

Ahhoz, hogy a város profitálhasson a területére irányuló célforgalomból – mely szuperponálódik a város saját belső körzetei közötti saját forgalmára –, a közlekedési infrastruktúra minden ágának további fejlesztésére van szükség, hiszen pótolni szükséges a múlt század utolsó 20 évében szinte teljesen elmaradt közlekedésépítési beruházásokat is.

A város közlekedésfejlesztési lehetőségeit alapvetően határozzák meg a geomorfológiai (domborzati) és a településmorfológiai (településszerkezeti) adottságok. Az adottságok mint korlátozó tényezők a várostestben kialakuló, illetve jelen lévő és a várostestet határoló zárványok formájában jelennek meg. Szükséges tehát ezek lehatárolása.

Az 1. ábrán mutatjuk be a város geomorfológiai zárványait, a 2. ábrán a településmorfológiai zárványok láthatóak, a 3. ábra pedig mindet együttesen mutatja.

Geomorfológiai zárványok a hegyek, a meredek lejtőjű dombok, dombvonulatok, a vízfolyások és állóvizek (és részben az árterületek), valamint a természetvédelmi területek és nemzeti parkok.

Településszerkezeti zárványok a műemlékegyüttesek, műemlékileg védett területek, a gyári, üzemi területek, a belváros, az egységes szerkezetű és beépítésű lakóterületek, illetve lakótelepek, temetők, parkok, honvédségi területek, létesítmények, repülőtér, valamint a vasút nagy területű létesítményei (pályaudvarok, rendező pályaudvarok, gurító stb.).

Érdekes jelenség amikor maga a közlekedési létesítmény a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének útjában álló zárvány. A vasút fejlődésének a XIX. század második felére eső aranykora jóval megelőzte a közúti közlekedésnek a XX. század második felére eső felfutását, így a kiépült vasúti infrastruktúra sok településen – Miskolcon is – a közúti közlekedési infrastruktúra kiépítésének jelentős akadályává, városi zárvánnyá vált.

1.3. A jelenlegi közlekedési főhálózatok időbeni kialakulása

Közúthálózat

A város elsődleges főúthálózati szerkezetének kialakulásában a geomorfológiai, domborzati adottságoknak volt meghatározó szerepe. A kelet-nyugati és észak-déli két fő útvonal keresztezéséből létrejött tengelykereszt határozza meg mind a mai napig Miskolc városszerkezetét.

A kelet-nyugati tengelyt a szűk Szinva-völgy jelölte ki (a mai Széchenyi utca nyomvonala), az észak-déli tengely pedig az Avas és a Tetemvár keleti lábánál jött létre (a mai Rákóczi u. – Kossuth u. - Szentpéteri Kapu nyomvonalán). Anélkül, hogy a városszerkezet alakulásának történelmi folyamatába részletesen belemennénk, témánk szempontjából annak a trendnek a kiemelése a fontos, mely azt mutatja, hogy a XVIII. századtól a mai napig az észak-déli tengely egyre „gyorsuló” mozgással tolódott kelet felé, bizonyos szempontból magával húzva a városközpontot is. Az észak-déli forgalmi tengely eltolódásának fázisai:

- Rákóczi utca-Sötét Kapu-Kossuth utca (a kezdetektől)
- Szemere utca-Kazinczy utca (1894-től)
- Korvin Ottó-Beloianisz utca egyirányúsítva a Szemere utca-Kazinczy utcával párban (1960-as évek vége)
- Király utca-Ady-híd-Szeles utca (1980-as évek eleje)
- 26-os út Arany János téri áttörése (1987)
- Corvin-Szentpáli utca négynyomúsítása, kétirányúsítása, a Kazinczy-Szemere utca forgalomkorlátozása

Észrevehető, hogy a tengely mozgása a domborzati zárványok és az időközben létrejött településszerkezeti zárványok (vasúti területek, katonai területek, lakótelepek) között zajlott le, és ez utóbbiak miatt mára megrekedt a 3-as, 26-os főút, tehát a Búza tér vonalánál.

Hiba lenne azt gondolni, hogy az észak-déli tengely egyre újabb nyomvonalainak kiépítését alapvetően az átmenő forgalom diktálta. Kétségtelenül nem volt (és ma sem) elhanyagolható tényező ebben a folyamatban, de a forgalomnövekedés alapvető mozgató rugója a város belső mozgásigénye. A kiépült, Miskolcot elkerülő M30-as autópálya (és a várhatólag ezt kiegészítő északi elkerülő út) már nem

tekinthető az észak-déli városi főtengely keletre tolódási folyamata újabb stációjának. Igazolja ezt, hogy az M30 átadása után a belvárosi utak forgalma csak minimális mértékben csökkent.

Az elkerülő út elengedhetetlenül fontos az átmenő forgalomnak a városi forgalomról való leválasztása szempontjából, a város öntörvényű belső forgalmának lebonyolítása és az erre rendelkezésre álló hálózatok strukturális hiányai szempontjából azonban nem jelent megoldást.

Az észak-déli tengely mozgása a kelet-nyugati tengelyt sem hagyta változatlanul. Az észak-déli forgalom keletre tolódása teret nyitott a Széchenyi utca belvárosi szakaszának sétáló utcává alakítása előtt. A kieső szakasz pótlására az északi és déli tehermentesítő utak építése indult meg és mind a mai napig nem fejeződött be. Mind az északi, mind a déli tehermentesítő út torzóban maradt, a belváros és az összekötő városrész közötti átvezetésük, valamint egymással való kapcsolatuk kiépítése nem történt meg. A 70-es évek legellentmondásosabb és legelhibázottabb közlekedésfejlesztési döntésének tekinthetjük, hogy miközben teljes, 2x2 sávós keresztmetszeti kialakítással áttörésre került a déli tehermentesítő út befedve a Szinvát és elvágva a Belvárost az Avastól, az Északi tehermentesítő út a felszabadított és rendelkezésre álló hely ellenére csak fél pályával épült ki és üzemel így mindmáig.

A kelet nyugati tengely(ek) torzói és ezzel a belváros körbejárhatóságának hiánya további terhelést ad az észak-déli tengelyre és különösen a Búza térre, hiszen a belvárost kerülő mozgások a nyugati lehetőségek hiányában szinte kizárólagosan a belváros keleti felének útjain bonyolódnak le.

Az avasi városrész forgalmi kapcsolatainak hasonló hatása van a belvárosi úthálózatra. A lakótelep nyugati útkapcsolatai rosszul kiépítettek, így a városba irányuló forgalom az észak-déli tengelyt használja még akkor is, ha úti célját a belváros kerülésével éri el. Ez további többletterhelést ró az észak-déli tengelyre.

Összességében megállapítható, hogy a város főtengelyein végzett korrekciók, kiépült tehermentesítő szakaszok és kapacitásbővítések ellenére a közlekedési hálózat szerkezete alapjaiban nem változott meg. Továbbra is fennáll az a kedvezőtlen helyzet, hogy a településrészek közötti mozgások döntő többsége csak a belváros érintésével, vagy éppen azon keresztül bonyolítható le. Különösen élesen jelentkezik az a nyugati és a keleti, illetve a nyugati és a déli városrészek közötti mozgások esetében.

Mindezen nem változtatott a közelmúltban átadott autópálya és elkerülő út sem, hiszen a városba irányuló célforgalom továbbra is a megszokott főtengelyeket (dél felől a Pesti út-Király u. útvonalat, tehát a 3-as út déli ágát, kelet felől a József A. u.-Zsolcai Kapu útvonalat, tehát a 3-as út keleti ágát) használják. Az autópálya és a nyugati városrész között - minden problémája és zsúfoltsága ellenére - a legkedvezőbb és megszokott útvonal továbbra is a városközponton át vezet.

Vasúthálózat

A Miskolcot érintő vasútvonalak hasonló tengelykeresztet alkotnak, mint a főúthálózat. A kereszt déli és keleti ága a Budapest – Sátoraljaújhely (Nyíregyháza, Hidasnémeti) vasúti fővonal. Az északi ág a „Gömöri vasút” a Miskolc – Ózd (Bánréve) vasúti fővonal. A vasúti tengelykereszt negyedik ága a DAM iparvágány, mely a Tiszai pályaudvart köti össze az acélmű területével. A közúti és a vasúti tengelykereszt találkozási pontjai különbszintűvé épültek át az 1950-1980 közötti időszakban. Különösen korszerű a DAM iparvágány, melyen – ellentétben a vasúti fővonalakkal -, szintbeni közúti keresztezés csak egy van (Mésztelepnél). Az iparvágány a DAM területét egy 340 m hosszú alagúton átvezetve éri el.

Az, hogy a vasútvonalak esetében is kialakult a tengelykereszt, szintén a közlekedésföldrajzi és a geomorfológiai adottságok következménye. Miskolc jóval előbb vált vasúti gócponttá, mint közútvá. Fokozatosan kialakuló négy nagy pályaudvarával (Tiszai pu., Gömöri pu., Nádasréti rendező pu., és DAM rendező a DAM vágányhálózattal együtt) igen kemény zárványt képező, településszerkezetet meghatározó tényezővé vált.

A közforgalmú közlekedés hálózatai

Miskolc közlekedési mozgásigényének kielégítésében döntő szerep jutott és jut a tömegközlekedésnek. A tömegközlekedési hálózati infrastruktúra kifejlődésében meghatározó szerepe volt az úthálózat fejlődésének, hiszen a viszonylatok vezetése túlnyomó részben a főutakhoz kötött. De hasonlóan meghatározó szerepe volt és van a forgalomvonzó helyek sűrűsödési pontjainak, elsősorban a belváros kereskedelmi, szolgáltatási és intézményi gócponti területeinek, valamint a legnagyobb ipar- és lakótelepeknek.

Szükséges előrebecsátva leszögezni, hogy – még az úthálózati infrastruktúra hiányosságai ellenére is – a miskolci helyi és helyközi tömegközlekedés hazai viszonylatban kiemelkedően jó és sok tekintetben kiállja a nemzetközi összehasonlítás próbáját is. A tömegközlekedés versenyképességét leginkább a szolgáltatási komfort hiányosságai rontják. (Nem róható azonban fel a közlekedési vállalatoknak, hogy a környezeti kultúra általános állapota begyűrűzik a járművek belsejébe is.)

A helyi és a helyközi tömegközlekedés szerveződését egyformán a jellegzetes miskolci tengelykereszt „irányította”, mégis jelentős eltérés mutatkozott a két struktúra kialakulásában.

Az MVK hálózata a tömegközlekedés súlyát hordó kelet-nyugati tengelyre épül. A vonalhálózat rendszere a villamos közlekedési főtengelyű vonalra épülő több központú, részben átlapoló és átmérős vonalakkal kombinált sugaras autóbusz hálózat. A kelet-nyugati tengelyen a villamossal párhuzamos autóbuszvonalak is üzemelnek.

Az autóbusz és a villamos kettőssége az észak-déli tengelyen is megvolt a hatvanas évek második feléig (Szemere utcai forgóhíd és Tapolcai elágazás között), azután az autóbusz vált egyeduralkodóvá.

A városi tömegközlekedési hálózat fejlesztésének lényeges elemévé vált a tengelykereszt „széthúzása”, a városközpont tehermentesítése mind a viszonylat hálózat, mind a városi közlekedési infrastruktúra tekintetében. Ennek a stratégiának a folyamatoként a tömegközlekedés tengelykeresztjét fokozatosan egyre több autóbusz szárnyvonallal egészítették ki, és fokozták a hálózat többközpontúságát is. A tengelykereszt központjában kialakult infrastruktúrát (végállomást) először a tengelykereszt mentén lévő további végállomások fejlesztése követte, majd létrejött (az Avason) szárnyvonali végállomás is. A városi tömegközlekedés fejlődését egy centrális jellegű hálózat felől egy többközpontú homogén hálózat felé való elmozdulás jellemezte, mellyel a városi tömegközlekedés magas területi lefedettséggel jó területi ellátottságot biztosít.

A helyközi tömegközlekedés (VOLÁN) városi infrastruktúra és viszonylathálózatában éppen ellentétes folyamat zajlott le. Egy relatíve homogén hálózatból egy jelentős koncentrációs folyamat során centrális rendszer alakult ki.

A nehézipari üzemek és bányavállalatok működésének fénykorában számtalan szerződéses munkásjárat működött több viszonylaton, melyek közvetlenül ezeknek a nagyüzemeknek a főbejárataihoz közlekedtek. Ezek a járatok jelentős mértékben tehermentesítették a városi hálózatot, csökkentve az átszállási igényeket és ezzel egyúttal jobb szolgáltatási színvonalat is nyújtottak. A rendszer- és szerkezetváltás után a VOLÁN hálózatnak ez a részleges homogenitása fokozatosan megszűnt és hyperkoncentrált centrális struktúra jött létre, melynek középpontja megegyezik a városi úthálózati tengelykereszt új középpontjával, a Búza térrel.

A tömegközlekedés történeti fejlődése során Miskolcon – eltérően a többi magyarországi nagyvárostól – speciális helyzet alakult ki a helyi és helyközi közlekedés szétválasztásával. A szétválasztott rendszer akkor jött létre, mikor még úgy látszott, Miskolc, mint az ország második városa tömegközlekedésének szervezésében inkább Budapesthez, mint a többi nagyvároshoz kell hogy hasonlítson. Jelenleg két egymástól minden tekintetben független rendszer működik. A jelenlegi megkövesedett szervezeti, tarifapolitikai és infrastruktúrális szisztémára az a jellemző, hogy a két szolgáltatás nem tudja egymást tehermentesíteni és a rendszer több elemében éppúgy mint a szállítási szolgáltatásban gazdaságtalan párhuzamosságok alakultak ki.

Talán az integráció irányába történő elmozdulást jelent a Miskolci Közlekedési Szövetség létrehozására irányuló szándéknyilatkozat aláírása, valamint a KTI Észak-Magyarországi Regionális Közlekedésszervezési Irodájának létrejötte. Az iroda saját programjában szereplő feladat meghatározásából idézve: „...Fontos feladatunk a közforgalmú közlekedési szolgáltatás színvonalának javulása, és a párhuzamosságok megszüntetése érdekében menetrendi javaslatok készítése és közvetítése.”

3. Forgalomfejlődés

A város eddigi forgalmi helyzetének megismeréséhez, és a forgalom jövőbeli változásának becsléséhez két adatbázisra támaszkodhatunk:

- az országos közutakon rendszeresen végzett forgalomszámlálások adatsoraira,
- a városi úthálózaton 5-10 éves rendszerességgel végzett keresztmetszeti számlálások adataira,
- a 2002-ben Miskolcon elvégzett célforgalmi számlálás adataira

Az országos számlálási adatok az ország egyéb területéhez hasonló forgalomfejlődési trendet mutatnak, amennyiben egyöntetűen az volt a helyzet, hogy 1990-ig a forgalomfejlődést monoton növekedés jellemezte. 1990-95 között mindenütt jelentős visszaesés következett be a forgalomban, mely az 1995. évi mélypont után ismét folyamatosan növekszik. 2000 környékén érte el az 1990. évi értéket, és 2003-ban például Miskolc főútjain 15%(!) forgalomművekedést lehetett regisztrálni. A forgalomfejlődést tehát egy évtizedes szimmetrikus hullámvölgy jellemezte. Azért érdemes erre felhívni a figyelmet, mert az átmeneti visszaesés sokakban azt a hamis érzetet keltette, hogy úthálózatunkkal különösebb probléma nincsen. Úgy is fogalmazhatunk, hogy ez a forgalmi helyzet mintegy „elaltatta” a fejlesztéseket, és az ezredforduló után „meglepetésszerűvé” vált a forgalomművekedés „hirtelen” meglódulása, mely mai napi is tart, és semmi nem utal arra, hogy tendenciája középtávon megváltozna.

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy éppen ez a folyamatos forgalomfejlődési trend (minimálisan évi 5%) hozza létre azt a helyzetet, hogy már az autópálya átadását követő második-harmadik évre visszapótlódott a városi utak és átkelési szakaszok forgalma. Hasonló helyzet várható az északi elkerülő út II. ütemének átadása utáni 2-3 éves periódusban is. A Bosch út átadásával egy újabb átmenő forgalmi teher kerül ki a városból, amely megint érzékelhető forgalomcsökkenést jelent majd. A városba irányuló célforgalom és a város saját belső forgalma azonban becsülhetően 2-3 év alatt ismét „feltölti” a keletkezett „hiányt”, és attól az időponttól ismét „meglepetésszerű” hirtelen növekedés lesz majd tapasztalható. Rövid és középtávon mintegy 6-8%-os átlagos éves forgalomművekedési rátával számolhatunk a város úthálózatán. Lényeges tehát, hogy ezt a további 2-3 éves intervallumot a város kihasználja a szükséges fejlesztések elvégzésére és továbbiak előkészítésére.

Részben a város forgalmi helyzetének felmérése és az M30 autópálya hálózati kapcsolatai tervezésének előkészítéseként, részben pedig a jelzett forgalomfejlődési trend jövőbeni alakulásának megismerése céljából a B-A-Z Megyei Állami Közútkezelő kht megbízásából a TRANSMAN kft bevonásával 2002-ben kikérdezéses célforgalmi számlálást tartottunk, és az ott gyűjtött adatok alapján három időtávra (2005, 2015 és 2030) hálózati modell segítségével ráterheléses forgalom becslés készült. A városra és a városkörnyékre vonatkozó becsült forgalmi adatokat az A-2/1-3 tervlapokon mutatjuk be. Az egyes időtávokra úgy készült a ráterhelés, hogy figyelembe veszi az arra az időtávra már forgalomba helyezett elkerülő utak hatásait is. Az adatok egy napi forgalmat jelölnek egységjárműben. Az ábrákról leolvasható a belső forgalom jelzett visszapótlódási folyamata.

A három időtávból egyen, a 2005. évin már túlhaladtunk időben, így a becsült forgalmak ellenőrizhetők annál is inkább, mert 2005-ben mind országos, mind városi forgalomszámlálás volt, tehát részletes adatsorok állnak rendelkezésre. A számok jó egyezést mutatnak, ez figyelhető meg a mért adatokból kidolgozott városi forgalomterhelési ábrán is (A-3/1-2 tervlapok).

Fontos az ábráról kiemelni, hogy a legnagyobb forgalom a város négy kapujában tapasztalható. Ezek közül is kritikus a helyzet a keleti kapuban (József Attila utca) és a nyugati kapuban (Andrássy utca, valamint a zenepalota térsége). Jól látható az is, hogy az autópálya átadása ellenére a déli kapu forgalma is a kritikus nagysághoz közelít. Ennek részben az is az oka, hogy a Bosch út II. üteme még nem üzemelt be, így a járművezetők inkább vállalják az észak felé a városon át vezető utat, mint az általában bedugult József Attila utcai útvonalat.

Az autóbusz utazások számát feldolgozó forgalomterhelési térkép is igen demonstratív (A-4/1-2 tervlapok). Az ábra jól mutatja, hogy az észak déli tengelyen megérett a helyzet a forgalom villamosra való átültetésére. Összevetve ezt a villamos utazások térképével (A-5 tervlap) látható, hogy az észak déli tengelyen több helyen is jóval meghaladják az utazásszámok a kelet-nyugati villamosvonal legforgalmasabb szakaszainak utazásszámait. Mindez arra is felhívja a figyelmet, hogy időszerű – legalább a Szemere utca és a Tapolcai elágazás között – kétoldali folyamatos buszsávok kijelölése.

4. Problématérkép

A város közlekedési struktúráinak, az eddigi közlekedési potenciál kialakulásának és korlátainak elemzése után ebben a fejezetben állítottuk össze azoknak a problémáknak a sorát, melyekre a közlekedésfejlesztési koncepció valamely időtávtáiban megoldást kell keresni és találni.

A könnyebb kezelhetőség érdekében a problémák felsorolását rövid ténymegállapító pontokba szedtük közlekedési áganként, ill. a közlekedési struktúrák hierarchiája szerint.

- A Miskolcot elkerülő útnak (M30 autópálya) a felsőzsolcai csomópontig megtörtént kiépítése csak az átmenő forgalom egy részét, a Hegyalja (37. sz. főút) és a Hernád völgy (3. sz. főút) irányú forgalmat „emeli le” a városi úthálózatról a Sajó völgyi (26. sz. főút) és a Bódva völgyi (27. sz. főút) irányú átmenő forgalmat nem.
- Az északi elkerülő, vagy Bosch út I. ütemének átadása után a Sajószigeti-Zsigmondy út útvonal fogja biztosítani a városközpont elkerülését az átmenő forgalom számára. Ez az útvonal továbbra is a József Attila utcának az M30-as és a Sajószigeti út közötti túlterhelését jelenti. Párhuzamos alternatív, tehermentesítő útvonal nincsen.
- Az átmenő forgalomnak az elkerülő utakra való kihelyezése a város belső közlekedési problémáit nem fogja megoldani, csak átmeneti ideig enyhíteni. A város belső forgalmában és a városba irányuló célforgalomban

prognosztizálható évi 3-5 %-os forgalomnövekedés az átmenő forgalom helyét 5 év alatt „átveszi”.

- Középtávon (5-10 év) a 3-as út jelenlegi átkelési szakaszainak; Pesti út, Csabavezér út, Szilágyi u., Király u. és különösen a Zsolcai Kapu – József A. u. útvonal kimerülésével kell számolni.
- A miskolci tengelykereszt jelenlegi metszéspontja a Búza tér kapacitása kimerült és ezen lényeges mértékben nem fog változtatni az elkerülő utak megépülése sem.
- A Búza téren kialakult közlekedési és kereskedelmi funkciótörődés a jelenlegi területfelhasználás és beépítési intenzitás mellett kezelhetetlenné vált és sivár városi környezetet eredményezett.
- A városközpont generális problémája, hogy az észak-déli tengely keletre törődésének évszázadok óta tartó folyamata megrekedt a Búza tér vonalában. Az Avas, az északi domboldalak és a vasút zárványai által határolt területen további észak-déli nyomvonal nem jelölhető ki.
- A belváros területén kívül megépíthető tehermentesítő út(ak) hiányában a belvárost a forgalomnövekedés szét fogja feszíteni.
- Az északi és déli tehermentesítő utak torzóban maradtak.
- Az északi tehermentesítő út csak fél pályával üzemel. A jelenlegi keresztmetszeti kialakítás 2x1 forgalmi sáv + leállósáv méretű az eredetileg tervezett kiépítés fél pályája.
- A déli tehermentesítő útnak a belváros és az összekötő városrész közötti átvezetése megoldatlan, az Uitz B. u. és a Kiss E. utca közötti kapcsolat csak surranó-utakon biztosított.
- A déli tehermentesítő út a Kandia utca és a Városház tér között elvágja egymástól a belvárost és az Avast, lefedve a Szinvát, mellyel a miskolci belváros korabeli legszebb városképi együttesét „robbantja szét”.
- A belváros nyugati oldalán hiányzik az ÉTM és DTM utak közötti útkapcsolat, a belvárosi útgűrű nyugati lezárása.
- A belváros körüljárhatósága nem biztosított, hiányzik a belváros körüli folyamatosan járható belső útgűrű.
- Az Avas alatti csomópont (3-as út – Tapolcai út – Ifjúsági út) kapacitása középtávon kimerül. A Tapolcai úti csomóponti ágon csúcsórában már ma is torlódások jelentkeznek.
- Az M30 autópálya és a nyugati városrész kapcsolata a város déli részén csak korszerűtlen nyomvonalakon (Csermőke út, Vargahegy) biztosított.

- Az Újgyőri főtér körforgalomként számon tartott, de nem annak megfelelően kiépített csomópontja korszerűtlen és balesetveszélyes.
- A város kelet-nyugati főtengeleynének belvárostól nyugatra eső szakasza túlterhelt, különösen az Andrássy úti szakasz, de – éppen a belvárosi útgyűrű nyugati szakaszának hiánya miatt – a Kiss Ernő utca sem tölti be igazán a Győri Kaput tehermentesítő funkcióját.
- Hiányoznak a fontos kelet-nyugati útvonal, az Északi Tehermentesítő út továbbvezetésének előkészítésére vonatkozó lépések.
- A DAM és a DIMAG óriási egységes területeit nem bontják meg közterületi sávok, melyek közterületi utak és közművek megépítésével egyfelől feltörnék ezt a várostestbe ékelődő, egységes területként funkcióját veszített iparterületi konglomerátumot., másfelől ellenőrizhetővé és közterületről elláthatóvá tenné a soktulajdonosú, mozaikszerű szisztémát.
- A Búza téri VOLÁN pályaudvar kapacitása kimerült, a téren tovább nem fejleszthető a környezetterhelés jelentős növekedése és a tér egyéb funkcióinak ellehetetlenülése nélkül. A téren tárolt autóbuszok mennyisége és a tárolás jellege városesztétikai problémákat vet fel.
- A Búza téri MVK pályaudvar forgalmi rendje, közúti kapcsolatai és kiépítettsége korszerűtlen.
- Mindkét Búza téri autóbusz pályaudvar gyalogos megközelíthetősége megoldatlan, és többek között ennek következtében is a tér és az azt szegélyező kereskedelmi létesítmények gyalogos forgalma kaotikus és balesetveszélyes.
- A helyi és a helyközi tömegközlekedés egymástól teljesen függetlenül működő rendszerei és infrastruktúrái között csak minimális együttműködés van, mely kevés ahhoz, hogy biztosítsa az utazóközönség számára azt az optimális szolgáltatást, melyet szorosabb együttműködés esetén nyújtani lehetne.
- A helyi és helyközi közlekedésre történő igazgatási szempontú merev lehatárolás ellentétben áll az elmúlt évtizedekben egyre erősebben jelentkező, a városkörnyékről bejáró utazási igényekkel
- A helyi és helyközi tömegközlekedés eltérő tarifa politikája és tarifális rendszere jelenleg kizárja az átjárhatóságot, ezzel a városi hálózaton való kooperációt, a párhuzamos kapacitások megszüntetését, valamint egy korszerű elővárosi közlekedés létrehozását.
- A tömegközlekedés preferálását szolgáló speciális forgalomtechnikai intézkedéseknek jelenleg csak néhány kísérleti kezdeményezése van (Kazinczy-Szemere utcai busz útvonal, Szeles utcai busz jelzőlámpa zsilip), a buszközlekedést igazán segítő egységes autóbusz sávok nem jöttek létre.

- A város észak-déli tengelyén lebonyolított autóbusz forgalom nagysága elérte azt a kritikus határt, amikor szükséges a nagyobb kapacitású és környezetkímélőbb villamos közlekedéssel való kiváltása.
- Egyáltalán nincs hagyománya a P+R rendszernek, ilyen parkolók a városban nincsenek.
- A belvárosi parkoló kapacitások fejlesztésében jelentős lépések történtek, több intenzív parkoló (mélygarázs, pinceszinti parkoló, parkolóház) épült, illetve áll építés alatt, de hiányzik a megfelelő marketing és egy olyan parkolási díj politika, mely rászoktatná az autósokat az intenzív parkoló létesítmények használatára.
- Miskolcon egyetlen rövid kerékpárút üzemel, kerékpárút hálózat nem jött létre. A többi magyarországi várossal összevetve városunkban erős lemaradás van ezen a területen
- A miskolci repülőtér hasznosítása gyakorlatilag csak sportcélú. A gazdasági, üzleti célú kisrepülőgépes működtetés infrastruktúrája nem épült ki.

5. *A városi közlekedés politika alapelvei és a hosszú távú fejlesztési koncepció prioritásai*

A prioritásokat meghatározó tendenciák

A világban a XX. század végén és XXI. század elején általános trend az életritmus gyorsulásával együtt járó mobilitás növekedése, mely a forgalom növekedésében érhető tetten. A gazdasági, az adminisztrációs és a szabadidős tevékenységgel összefüggő helyváltoztatási igény, és ezzel az utazások száma monoton növekszik.

Magyarországon a forgalom folyamatos fejlődésében a rendszerváltáshoz kapcsolódó gazdasági szerkezetváltás következtében 1990-95 között egy átmeneti visszaesés következett be a közúti forgalomban, az 1995. évi mélypontot követően azonban ismét a folyamatos forgalomnövekedési trend a jellemző.

Ez alól a tendencia alól városunk sem tudja kivonni magát. Miskolcnak mint megyeszékhelynek és egy jelentős agglomeráció központjának számolnia kell az ebből a szerepköréből fakadó forgalomkeltő és forgalomvonzó hatásokkal is.

A személygépkocsihoz való hozzájutás liberalizálódása, a vállalkozások számának növekedése és a kötetlen munkavégzés elterjedése, az agglomerációs településekre való kiköltözés is jelentősen hozzájárult, hogy számottevően megnőtt a gépjárműállomány és a közúti forgalom.

Ezzel párhuzamosan a gazdaság átstrukturálódását, a nagyvállalatok bezárását követő koncentrált helyváltoztatási igény csökkenés a közforgalmú közlekedési utazások számát jelentősen mérsékelte. A közlekedésfejlesztésre, és ezen belül a közforgalmú közlekedés fejlesztésére fordítható források szűkültek. A finanszírozási okokból nem fejlődő közforgalmú közlekedési szolgáltatási színvonal miatt további

utasvesztés és a személygépkocsi forgalom további növekedése volt tapasztalható az elmúlt évtizedekben.

Mindezek fényében a közeljövő alapvető közlekedésfejlesztési kérdése, hogy hogyan változtatható a modal split, tehát az egyes közlekedési ágak közötti munkamegosztás aránya. Belátható időn belül nem várható, hogy a legnagyobb mobilitást biztosító személygépkocsi vonzereje csökkenni fog. A kedvező munkamegosztási eredményeket a közforgalmú közlekedés vonzerejének növelésével és a legzsúfoltabb területek közlekedéspolitikai, forgalomtechnikai eszközökkel való védelmével együttesen lehet elérni.

A városi közlekedéspolitikai alakítása szempontjából fontos, hogy a motorizált közlekedési módok közül a közforgalmú közlekedés társadalmi költsége lényegesen kedvezőbb az egyéni gépjármű közlekedés társadalmi költségénél. Ez adódik többek között a kedvezőbb gazdaságossági mutatókból, az alacsonyabb fajlagos energiafelhasználásból, a kisebb környezeti károkozásból, nagyobb biztonságból (kevesebb baleset), helytakarékos megoldásból (kisebb útfelület foglalásból) és az egyéni gépjármű közlekedési lehetőséggel nem rendelkezők helyváltóztatási igényei kielégítésének lehetőségéből.

A társadalmi költségek és a járulékos gazdasági hatások aránytalanságának mértéke jól tettenérhető az autóbusz, a villamos és a közúton gépjárművel lebonyolított utazások számának összevetése a mellékelt forgalomterhelési térképeken. Látható például, hogy a Csabai Kapuban és a Görgey utcán autóbuszon lebonyolódó 30-40000 napi utazással szemben a gépjárművel lebonyolított utazások száma 16-20000 (A-3/1-2 térképek zöld számai), tehát éppen fele a tömegközlekedéssel utazókének. Ezzel szemben a személygépkocsik helyigénye az autóbuszok helyfoglalásának többszöröse (szélső esetben a 30 szorosa!)

A trendek és az elérendő célok alapján általános közlekedésfejlesztési és közlekedéspolitikai prioritások, valamint konkrét városi területekhez és közlekedési ágakhoz kötődő prioritások fogalmazhatók meg.

Általános prioritások

A közlekedéspolitikai és a közlekedés fejlesztése járuljon hozzá a város gazdaságának dinamikus fejlődéséhez, a városi területek arányos fejlesztéséhez, a város és az agglomeráció kedvező közlekedési kapcsolatainak biztosításához mind az áru-, mind a személyszállítás területén.

Elsőbbséget kell biztosítani azoknak a közlekedésfejlesztési döntéseknek, melyek révén az egész város, vagy nagyobb városrészek forgalomműködésének mérséklését lehet biztosítani. Az ilyen típusú preventív lépések a közlekedési ágak közötti munkamegosztás területén a tömegközlekedés preferálása, a tömegközlekedés területén belül a nagy kapacitású kötöttpályás közlekedés fejlesztése, az úthálózat fejlesztés területén a településen belüli és településen kívüli elkerülő utak építése.

A város közlekedésének helyzetét jelentősen befolyásolják a fontos településfejlesztési döntések. A nagy forgalmat vonzó beruházások kedvezőtlen

telepítése további közlekedési igényeket, forgalmat generálhat olyan területeken, ahol azok közlekedési infrastruktúrával, közlekedési kapacitásokkal nem elláthatók. Ennek elkerülése érdekében a városi közlekedéspolitikának biztosítani kell a közlekedési szempontok érvényesítésének lehetőségét a nagy horderejű településfejlesztési döntések mechanizmusában.

A városi közlekedéspolitika fő prioritása rövid távon a közforgalmú közlekedés aránycsökkenésének megállítása, hosszabb távon a folyamat megfordítása, amely egyfelől a városon belüli torlódások növekedésének lassítását, az útfelületek jobb kihasználását másfelől a kipufogógáz- és zajszennyezés mérséklését célozza.

A közforgalmú közlekedés fejlesztésén belül is előnyt kell biztosítani a villamos közlekedés fejlesztésének mind a meglévő pályák korszerűsítése, mind a vágányhálózat bővítése révén.

Alapvető prioritás, hogy a helyi és a helyközi közforgalmú közlekedés merev szétválasztása megszűnjön. Biztosítani kell, hogy a szolgáltatást igénybevevő utazóközönség számára – függetlenül a háttérben működő tulajdonosi struktúrától és szervezeti felépítéstől – szektor semlegesen jelenjen meg és legyen igénybe vehető.

A közforgalmú közlekedési rendszer korszerűsítése, vonzerejének növelése érdekében szükséges a helyi és helyközi közlekedés között kialakult éles térbeli határok megszüntetése is. A helyi és környéki közlekedés ellátási feladatát a város tényleges vonzáskörzeti határaihoz kell igazítani. A városi közlekedéspolitikának gazdasági, forgalomszervezési és szolgáltatási okokból is szorgalmaznia kell az áttérést a jelenlegi önálló városi és környéki járatszervezésről az Európai Unióban is honos egységes közel viszonylatú (kis távolságú helyi) rendszerre. E rendszer a jelenleginél lényegesen kedvezőbb utas kiszolgálást tesz lehetővé, kiküszöböli a párhuzamos kapacitások üzemeltetését, könnyebben oldja meg a P+R utazás követelményeit, és az utazás költségeinek kialakulását egységesen, teljesítményarányosan határozza meg.

Az agglomerációs forgalom lebonyolításában is szükséges a közforgalmú közlekedés, és ezen belül is a kötőtpályás utasszállítás arányának növelése. Ennek érdekében lépéseket kell tenni egy korszerű elővárosi vasúti közlekedési rendszer létrehozására. Az elővárosi vasúti rendszer akkor lesz versenyképes, ha a miskolci villamosközlekedéssel integráltan fejlesztve olyan hálózatot és járműparkot hoz létre, melyen városi villamos és a nagyvasúti hálózat a szerelvények számára átjárható, tehát városközpontok közötti (átszállás nélküli) kötőtpályás kapcsolat üzemeltethető (tramtrain rendszer).

A közlekedési integráció támogatása érdekében az országos, regionális, környéki és helyi hálózatok, valamint szolgáltatások összehangolását, a rendszerek között az intermodalitást és átjárhatóságot kell fejleszteni. Ehhez közös infrastruktúrális és műszaki fejlesztések, a menetrendi csatlakozások összehangolása, a díjfizetések egységesítése és a szolgáltatók közötti napra kész elszámolást lehetővé tevő korszerű jegy- és bérletrendszer létrehozásának ösztönzése szükséges. Cél, hogy a közforgalmú közlekedés egységes rendszerként működjön és legyen az utasok számára használható, függetlenül a közlekedési módok sajátosságaitól és a

különböző üzemeltetőktől. Ennek egyik eszköze lehet a közlekedési szövetség létrehozása.

Az egyes közlekedési ágak hálózati infrastruktúrájának fejlesztésében és egymáshoz viszonyított arányában a területek (városrészek) jellegének megfelelően eltérő optimum biztosítására kell törekedni, mely a legrövidebb járműmozgások melletti legkedvezőbb elérhetőség biztosításának elvét jelenti a minimális környezeti terhelés kritériumának betartásával.

Az úthálózat fejlesztés területén fontos prioritás a közúti infrastruktúra szűk keresztmetszeteinek feloldása, a befejezetlen, torzóban maradt, illetve az első ütem kiépítése után nem folytatott közúti beruházások befejezése.

Minden közlekedési hálózat esetében el kell kerülni, hogy újabb fejlesztések révén túlzott koncentráció jöjjön létre, mely veszélyezteti a város településszerkezeti, műemléki, városképi és környezeti értékeit. A jelenleg túlfejlesztett területeken – az adott funkció(ka)t máshol tehermentesítő, illetve pótló létesítmények kiépítése után – megoldást kell találni a fenntartható közlekedés igényeit is figyelembe vevő visszaépítések, funkcióváltások lehetőségére.

A forgalom vezetése szempontjából általános cél a hálózatok olyan irányú fejlesztése, mellyel elérhető, hogy a forgalmat a város minden területén úgy lehessen elvezetni, átvezetni, illetve lebonyolítani, hogy a forgalom az érintett területet és környezetet a legkisebb mértékben terhelje. Ez átmenő forgalom esetén a területről való kiemelés, a célforgalom esetén a fölösleges többlet utak, többlet utazások csökkentését vagy megszüntetését jelenti.

A P+R rendszer bevezetése kapcsán törekedni kell a város szélén már meglévő, a bevásárlóközpontoknál kiépült és a nap döntő részében üresen álló nagy parkoló kapacitások bevonására a tulajdonos kereskedelmi egységekkel a kölcsönös előnyök alapján megköthető szerződések révén. Ilyen módon a P+R gyorsan beindítható költséges parkoló építési beruházások nélkül.

A kerékpáros közlekedés biztonságának fokozása és a kerékpár közlekedés ösztönzése érdekében törekedni kell egységes és folyamatos kerékpár útvonalak, illetve kerékpárút hálózat létrehozására. A kerékpárutak vonalvezetésének meghatározásánál alapelv legyen a nagy forgalmú utaktól független vonalvezetés. A kerékpárút nyomvonalak fűzzék fel a város legfőbb, műemléki, kulturális és szabadidős létesítményeit, városképi és tájképi elemeit, lehetőséget biztosítva a városi kerékpározási igények kielégítésén túlmenően a kerékpáros túrizmus, a túrázás és az élmény kerékpározás fejlődése számára. Fontos szempont, hogy a kerékpárutak ne a legforgalmasabb főútvonalak nyomvonalát kövessék – ahol a kerékpározók a legnagyobb kipufogógáz terhelésnek lennének kitéve – hanem zöldterületeken, vízfolyások mentén, kis forgalmú utcákon legyenek átvezetve.

Hangsúlyosabb szerepet kell kapnia a biztonságos kerékpár közlekedés egyéb módon való térnyerésének is. Ezért a koncepció prioritásai közé tartozik az önálló kerékpárutak építési célja mellett a kerékpársávok felfestéssel, vagy egyéb forgalomtechnikai eszközökkel való kijelölése is.

Konkrét prioritások

Az előző pontokban „problématérkép” formájában összeállított helyzetelemzés és a forgalom várható fejlődésének adatai alapján megfogalmazhatók a közép és hosszú távú fejlesztési politika konkrét városi területekhez és közlekedési ágakhoz kötődő prioritásai. Ezek az alábbiak

A nemzetközi a regionális és az agglomerációs átmenő forgalmat a város beépített területén kívülre kell szorítani. Ennek érdekében folytatni kell a várost elkerülő korszerű útvonalak kiépítését, az északi elkerülő út befejezését, szorgalmazni kell az M30-as autópálya továbbépítését Kassa irányába.

A városrészek közötti átmenő forgalmat ki kell szorítani a belváros területéről. Ebből a szempontból prioritást kell adni a legerősebb forgalmi áramlások kihelyezésének, tehát elsősorban a déli és nyugati városrészek, másodsorban a keleti és nyugati városrészek közötti, a belvároson csak áthajtó forgalom számára vonzóbb lehetőséget biztosító városon belüli elkerülő utak kiépítésének.

A belvárosba irányuló célforgalom kezelésekor egy roppant érzékeny egyensúlyi állapot fenntartásának problémáját kell megoldani és különféle közlekedéspolitikai eszközökkel szabályozni. Minden belváros legnagyobb közlekedési dilemmája és az egyensúlyi állapot alapja, hogy egyszerre kell tudni biztosítani a terület forgalmának minimalizálását és a belvárosi célpontok elérhetőség legoptimálisabb lehetőségét. Az egyensúly felborulása – bármely irányba – a belváros lepusztulását eredményezi. A túlzott liberalizálás a közterületek gépjárműforgalom általi teljes kisajátításához, tehát végeredményben káoszhoz vezet, ezzel szemben a túlzott restrikción az elérhetőség drasztikus romlását, következményként a belváros kiürülését eredményezi. Az egyensúlyi állapot három közlekedés politikai eszköz arányos alkalmazásával tartható fenn:

- a közforgalmú közlekedés pozícióinak javításával
- megfelelő mennyiségű, koncentráltan elhelyezett, tehát kis területet foglaló parkoló létesítmény kiépítésével és a parkolási díjak mértékének optimális meghatározásával.
- az úthálózat olyan hálózati és forgalomtechnikai kialakításával, melyen a belvárosi célpontokat kiszolgáló áruszállítás, a belvárost kiszolgáló parkolók, parkoló-garázsok a belvárost körülfogó útgűrűről többlet utak nélkül a legközvetlenebb, legrövidebb úton elérhető és elhagyható legyen.

A belvárosi parkolás fejlesztését – különösen ha versenyképessé kívánjuk tenni a belvárost a „plázákkal” – intenzív parkoló létesítmények építésével, mint parkolóházak, szint alatti parkolók szükséges kiszolgálni. Az intenzív parkoló létesítmények építési helyét szabadon kell hagyni és forgalomképtelen ingatlanná tenni. A parkoló garázsok, parkolóházak hálózatát olyan sűrűséggel szükséges kiosztani, hogy a belváros lefedettségét a belváros minden pontjára vonatkozóan 150-200 m rágyaloglási távolság mellett biztosítsa.

A belvárosi közterületi lakossági parkolás esetében nem valószínűsíthető a jövőben az alanyi jogon járó ingyenesség. A közös „jószág” – a köztér – fogyasztás terhei a különböző parkolási módok közötti kereszt-finanszírozással enyhíthetők, a piaci jelleg rovására. Alapvető város- és közlekedéspolitikai cél a hosszú idejű lakossági parkolási, tárolási igények átirányítása a közterületről magánterületre. Ehhez különböző konstrukciójú garázsépítési akciók ösztönzése szükséges. Figyelemmel a motorizáció növekedésére, a közterületek relatív szűkösségére és fokozott humanizálási igényeire, a tartós parkolást minél nagyobb mértékben magánterületen kell kielégíteni.

A parkolóhely gazdálkodásban meg kell szüntetni a „maradék elvű” gazdálkodási gyakorlatot. El kell érni, hogy a parkolásból és a parkolással kapcsolatos büntetésekből beszedett díjak visszaforgathatók legyenek a parkolás fejlesztésébe, így új parkolók építésébe és a parkolás-politikai célok elérése érdekében nyújtott támogatásokba. Meg kell szüntetni azt a káros belvárosi gyakorlatot, hogy a belvárosban épülő új beruházások által elbontott, megszüntetett parkoló kapacitás nem kerül pótlásra. Azzal, hogy a beruházó igazolja és megépíti a saját új létesítménye által keltett parkolási igények fedezetéül szolgáló parkoló darabszámot, még nem kerülnek pótlásra a beruházás kapcsán megszűnő parkoló álláshelyek. A még meglévő belvárosi grundok értékesítésénél ezt a szempontot is figyelembe kell venni az ár meghatározásánál és a bevétel egy részét a parkolás fejlesztésébe vissza kell forgatni.

Az egységes parkolás gazdálkodást egy, a parkolást szervező-koordináló társaság tudja jól biztosítani, amelyben a hatóságok/területtulajdonosok vesznek részt és amelyek tervezési, koordinálási, tájékoztatási és elosztási funkciókat látnak el.

Be kell vezetni és népszerűsíteni szükséges a városi P+R rendszert. Egy kétlépcsős, két gyűrűs P+R szisztéma megvalósítására és üzemeltetésére lenne szükség. A külső gyűrű a városkapukban, a belső gyűrű a belváros határán szükséges.

A külső gyűrűt a városkapuk nagy kapacitású parkolói alkotják. Északi kapuban TESCO-OBI-Stop-Shop együttesen 1600 db, déli kapuban CORA-Sconto-Park Center 2200 db, keleti kapuban tervezett bevásárlóközpontok (AUCHAN-MCM-Bricostore) 5000 db, nyugati kapuban tervezett bevásárlóközpont és a stadion 1200 db. Ezek a parkoló kapacitások bevonhatók a P+R rendszerbe háromoldalú hasznosítási szerződések megkötésével, ahol a résztvevők: Miskolc város, MVK ZRt és az adott kereskedelmi egység(ek), pl az alábbi működési minta szerint:

A parkolók egésze, vagy egy meghatározott része fizető parkolóvá válik. A díj fejében a gépjármű tulajdonos kap egy retúr jegyet a helyi tömegközlekedésre, melyet levásárolhat a bevásárlóközpontban. A parkolókhöz közvetlen busz (hosszabb távon villamos) viszonylatokat kell vinni. Előnyök:

- *gépjármű tulajdonos*: ingyenes tömegközlekedés használat
- *bevásárlóközpont*: forgalomnövekedés
- *MVK ZRt*: a tömegközlekedés népszerűsítése, bevétel növekedés
- *Miskolc város*: modal split javulása, egyéni járműforgalom, az utak terheltségének csökkenése.

A konstrukció kiegészíthető – a belvárosban dolgozó és napközben ügyintéző gépjármű tulajdonosok megnyerésére – a villamos közlekedésnek az Ady híd és a Városháztér közötti napközbeni ingyenessé tételével. Az MVK ZRt így kieső bevételét például a belvárosi parkolók díjának emeléséből származó visszatérítéssel lehet kompenzálni.

A külső gyűrűt várhatóan a bejáró és a külvárosi gépjármű tulajdonosok veszik majd igénybe. A belvároshoz közelebb eső városrészek a belvárosi P+R rendszert használhatják, mely a belvárosi útgűrű mentén elhelyezkedő intenzív parkolókból áll. Ezekben a parkolókban az integrált tömegközlekedés új tarifa rendszeréhez illeszkedően olyan parkolójegyeket kell árulni, mely a belváros meghatározott területén a közforgalmú közlekedés használatára jogosít. Egy ilyen lehetőség mellett, hogy a belváros állóforgalmi terhelését csökkenti, lehetőséget biztosít arra is, hogy a belvárosi lakosoknak a belváros területén kívüli garázsépítését ösztönözze.

A belvárosi célpontok és parkolók közvetlen, belvároson belüli vargabetűk nélküli elérhetőségének biztosítása érdekében a belváros körüli gyűrűirányú utak fejlesztését előtérbe kell helyezni. Különös fontossággal bír a körgyűrű nyugati befejezése.

A közforgalmú közlekedés, és azon belül is az autóbusz közlekedés helyzetbe hozásához, vonzerejének növeléséhez növelni kell az önálló buszsávok számát és hosszát, és egységes hálózatba kell szervezni azokat.

A közúti és közforgalmú közlekedés közös gócpontjának, a Búza térnek az átépítését a piac fejlesztésével közös projektben lett volna szükséges végrehajtani. A kereskedelmi és közlekedési funkciók kölcsönösen feltételezik egymást, egymással szimbiózisban fejlődtek ki. Az autóbusz közlekedés infrastruktúrájára a téren szükség van, de nem ilyen kapacitással és nem megkettőzve. A tér korszerűsítése kapcsán egy területileg és kapacitásában korlátozott méretű, a helyi és helyközi járatok által közösen használt új pályaudvar kiépítése szükséges. A végállomás méretét úgy kell meghatározni, hogy megfelelő terület maradjon a gyalogos forgalom biztonságos és külön szintű megoldására, valamint zöldterület kialakítására is. A teret a jelenlegi bódéváros helyett Miskolc „nappali szobájává”, reprezentatív szalonjává kell tenni megfelelő magasságú egységes térfalak kiépítésével, és megfelelő színvonalú „étkezőként” kell hozzá csatolni az új, korszerű piacot.

A Búza téren nem biztosítható végállomási funkciók pótlására a város más területén szükséges – szintén integrált – új pályaudvar építése. Az új pályaudvar helyének kiválasztásánál fontos szempont az intermodalitás (különböző közlekedési ágak közötti átszállási lehetőségek biztosítása), a viszonylat-hálózat rendszerében való optimálishoz közeli elhelyezkedés és esetleges új viszonylatok számára való alkalmasság, mind a városi, mind a város környéki közlekedés igényeit figyelembe véve. Fontos szempont, hogy az új pályaudvar a város főútvonal hálózata mentén, lehetőleg a hálózat valamely kiemelt csomópontjánál kapjon helyet.

Az autóbusz közlekedés Búza téri jelenlétének érdemi csökkentése a villamos közlekedés (és kapcsolódó elővárosi vasúti közlekedés) általi kiváltásával lesz

lehetséges. Törekedni szükséges ezért az észak-déli villamos mielőbbi megvalósítására, mégpedig olyan nyomvonallal, amely a Búza téren is áthalad.

A város zsák-településrészeinek a közúthálózat fejlesztése kapcsán második közúti kapcsolatot kell kiépíteni.

A gyorsforgalmi utak közelében lévő településrészek (Martin kertváros, Szirma) estében az átmenő forgalom kialakulásának megakadályozására az áthaladó főút (3604-es) belépési pontjainál forgalomcsillapító kapukat kell kiépíteni.

A belvárosi gyalogos és célforgalmi zóna területi kiterjesztését folytatni kell újabb utcák csatolásával és díszburkolattal való ellátásával, mely a belvárosi belső útgűrűn belüli utcák és terek túlnyomó többségét magába foglalná. Alapvető fejlesztési prioritás a belvárosi és az avasi zóna minél teljesebb fizikai és vizuális összekapcsolása, a Szinva részleges, hosszú távon pedig teljes kiszabadítása.

Forgalomcsillapított „Lakó- és pihenő övezetek” a város területén – akár a lakóközösségek kérésére – bárhol kijelölhetők, ha a terület megfelel az alábbi kritériumoknak:

- főút, gyűjtőút nem keresztezheti,
- autóbusz viszonylat útjába nem eshet
- nem eshet bele olyan ipari, vagy egyéb telephely, raktár, kereskedelmi egység vagy intézmény melynek tehergépjárművel vagy egyéb nehéz járművel való megközelítése csak az övezeten keresztül történhet

A légi közlekedés területén közép és hosszú távon jelentős fejlődésre, a légi forgalom területén jelentős felfutásra lehet számítani. A miskolci repülőtérrel alkalmassá kell tenni az üzleti, kisépítési légi forgalom fogadására, illetve indítására. A város légi úton való elérhetőségének javítása, valamint a nemzetközi légi forgalomba való bekapcsolásának érdekében a városi közlekedéspolitikának ösztönöznie és támogatnia kell a közeli nagy repülőterekre, mint például Budapest, Kassa, Debrecen ráhordó rendszeres kisépítési repülőjáratok létrehozását.

6. Hosszútávú fejlesztési javaslat

6.1. Az úthálózatfejlesztési alapkoncepció

A helyzetelemzés, a „problématérkép” és a megfogalmazott prioritások egyöntetűen azt mutatják, hogy városunk alapvető közlekedési problémája – minden korábbi közlekedésfejlesztési lépés ellenére – az maradt, hogy a városrészek közötti forgalomáramlás a belvároson keresztül történik. A folyamatosan módosuló tengelykereszt új elemei nem tudtak kilépni a szűk Szinva völgyből. Nem változtatott ezen az sem, hogy átadásra került az M30 autópálya és városi kapcsolatai, megindult az átmenő forgalmat kiváltó elkerülő út északi szakaszának építése, hiszen ezek sem hoznak létre új helyzetet a nyugati városrész elérhetősége szempontjából.

A közlekedési hálózat alapos elemzésekor kiderül, hogy igazán a belváros déli oldalán hiányzik egy, vagy több kapacitív tehermentesítő útvonal, mutatja ezt a Déli tehermentesítő út korábbi erőszakos bevágása a városszerkezetbe a belvároson át az Avas lábánál. Jelzi a déli kapcsolat hiányát az is, hogy a belvárost körülfogó belső és külső gyűrű déli eleme egybeesik, és ez maga a DTM út, a Vörösmarty-Uitz-Kálvin utcai szakasz.

Koncepcionális irányváltás Miskolc közlekedésfejlesztésében

Ha a közlekedés hosszútávú fejlesztésével meg akarunk felelni a megfogalmazott prioritásoknak, akkor ma már továbblépni csak radikális fejlesztési lépéssel lehet, ki kell lépni a Szinva völgyből, és át kell törni valamelyik domborzati és településszerkezeti zárványt.

Elemezve a zárványok erősségét, az új közlekedési-városszerkezeti elemet véleményünk és javaslatunk szerint az Avas áttörésével szükséges létrehozni. Ennek megfelelően olyan új elemre alapoztuk a hálózat hosszú távú fejlesztését, mely alapjaiban változtatja meg a város forgalomáramlási viszonyait, ezzel lehetővé téve az eddigi hálózat arányos fejlesztését, esetenként túlfejlesztett elemek visszafejlesztését és korszerűsítését.

Ez a szerkezeti elem egy új kelet-nyugati tengely, egy kelet-nyugati városi főút, mely lényegében beépített területek érintése, illetve zavarása nélkül közvetlenül köti össze az autópályát a nyugati városrészekkel, felfűzve ezzel egyúttal a keleti és a déli városrészeket.

Az út a tervezett Centrum autópálya csomóponttal indul (melynek hídja az M30 beruházás keretében elkészült), körforgalommal keresztezi a tervezett iparterületi utat, a Szirma és Martin Kertváros közötti 3604-es utat (rövidtávon körforgalommal, hosszú távon külön szintben), felüljáróval keresztezi együttesen a vasutat és a 3-as út tervezett új nyomvonalát, majd a Nádasréten át éri el az Avas alatti csomópontot. A DAM iparvágányt, a Soltész-Nagy Kálmán utat és a Csabai kaput egy közös felüljáróval keresztezve az Avas alatti csomópont külön szintű csomóponttá épülhet át, biztosítva minden irányú forgalmi kapcsolatot. A nyomvonal az Ifjúság útján folytatódik, s annak „könyökétől” indítva alagúttal fúrja át az Avast. Az Avas nyugati oldalán épülhet ki az avasi gerincút meghosszabbításával a második avasi útkapcsolat, a Mendikás úttal közös külön szintű csomóponttal. A csomópont és a jelenlegi halna területe között egy második alagúttal tör át az út. A halna depóniája az Avas észak-nyugati „hónalját” töltötte be. Minthogy a halna felszámolása jó ütemben folyik, hamarosan visszaáll a domborzat közel eredeti állapota, mikor is gyakorlatilag az Ernyebán utca szintjében lehet majd az alagút végével megérkezni. A főút nyugati végcsomópontja a halna északi határánál, az Ernyebán utca déli végénél tervezett körforgalmú csomópontnál van.

A főút nyugati végcsomópontjához két tervezett forgalmi út kapcsolódik északi és nyugati irányból. Az északi kapcsolat az Ernyebán utca-József utca összekötésével és korszerűsítésével kialakuló új forgalmi út, mely a Tokaj szolgáltatóház és az új templom között éri el és keresztezi a Győri Kaput, új csomópontot hozva létre, és egyúttal erősítve az összekötő városrész ezen alközpontjának városszerkezeti szerepét.

A nyugati kapcsolatot egy másik zárvány, a DAM területének áttörésével szükséges és lehet biztosítani. Az út megvalósítását a gyárterület fokozatos és folyamatos átstrukturálásával és rendezésével párhuzamosan lehet létrehozni. Ennek megvalósítása esetén az út a régi perecesi kisvasút nyomvonalát felhasználva kiváló új közlekedési kapcsolatot biztosít a stadion térségével, és így Diósgyőrrel.

A javasolt új kelet-nyugati főúti tengely szerkezeti jelentősége, hogy megkettőzi a hagyományos miskolci tengelykeresztet és egy új közlekedési gócpontot, elosztó központot hoz létre egy olyan új helyen, ahol megfelelő nagyságú terület áll rendelkezésre, olyan terület, melynek egyéb célú hasznosítási lehetősége jelenleg korlátozott.

6.2. A közforgalmú közlekedésfejlesztés alapkoncepciója

Amit a közúti közlekedés szempontjából az új kelet-nyugati főút létrehozása jelent, azt a közforgalmú közlekedés szempontjából az észak-déli villamos kiépítése, kombinálva a DAM iparvágány hasznosításával is, és az Avas alatti csomóponthoz – tehát az új tengelykereszt találkozási ponthoz – csatlakozóan a Nádasréten megépíthető intermodális tömegközlekedési központ kialakítása jelenti.

A nádasréti intermodális csomópont

Itt épülhet ki egy új integrált autóbusz pályaudvar, egy villamos „pályaudvar” és egy nagy kapacitású P+R parkolóhely. Ezek az új tömegközlekedési létesítmények kapcsolódnak az Avas alatti csomópont már meglévő autóbusz megállóhelyeihez egy tervezett gyalogos felüljáróval, mely a DAM vasút és a főutak felett kapcsolja össze a különböző tömegközlekedési ágak megállóhelyeit a P+R parkolóval.

Ez az intermodális központ rendelkezik azokkal az adottságokkal, azzal az új központi elhelyezkedéssel mely révén alkalmas a Búza tér szerepének megosztására, a Búza tér tehermentesítésére.

A Búza téri tömb fejlesztése

A közúti és közforgalmú közlekedés közös gócpontjának fejlesztése kapcsán nem búza térről, hanem, Búza téri tömbről szükséges gondolkodni.

A Búza téri tömb egységes beépíthetőségének biztosítása érdekében a tömböt határoló egyirányú körbejárhatóságot biztosító körpályának a templom mögé való „kihúzásával”, a Szeles utca téri szakaszának megszüntetésével módosítottuk meg a közlekedési hálózat tervét. Ez a bővítés azzal a konzekvenciával jár, hogy az eddig két külön csomópontként működő Arany János téri csomópont, és az Ady endre u. – Szeles u. – Madarász utcai csomópont egy csomóponttá vonódik össze. Ez olyan mértékű forgalmi koncentrációt hoz létre az Arany János téren, hogy az hosszú távon csak különszintű csomópont kiépítésével bonyolítható le. Közlekedési alátámasztó javaslatunkban ezért két ütemű megoldást javasolunk, mely első ütemben csak szintbeni csomópontokat létesít, második ütemben azonban a legproblémásabb

áramlás szint alatti átvezetését javasoljuk. Ezek a mozgások a Zsolcai Kapuból és a Király utcáról az északi tehermentesítő útra közlekedő irányok, tehát azok, melyek a tér jelenlegi közlekedésében is a fonódó mozgásokat jelentik. Ezek szint alatti átvezetésével a tér várható egyéb térszíni forgalma lebonyolítható marad.

Helyet biztosítottunk az észak-déli villamos Búza téri szárnyvonalának, melyet a következő pontban ismertetünk.

A tér gyalogos mozgásait a körpályán keresztül csak különszintű átvezetéssel javasoljuk. Ezen gyalogos átvezetések nyomvonalainak majd összhangban kell lenniük a tér közepén megvalósuló beépítés gyalogos főirányaival, természetesen figyelemmel a piaci, az autóbusz pályaudvari és a villamos megállóhoz tartó gyalogos áramlási irányokkal.

Az észak-déli villamos

Az észak-déli villamos alatt nem egyetlen vonalat értünk, hanem egy annál bővebb rendszert, melynek elemei az alábbiak (lásd a villamoshálózat fejlesztés szakági tervlapját; K-2):

- az észak-déli gerincvonal a szirmabesenyői elágazás és az Egyetemváros között,
- a Repülőtéri úti nagyvasúti kapcsolat,
- a Búza-téri szárnyvonal,
- az avasi szárnyvonal,
- a Hejőcsaba-Görömböly dél-keleti szárnyvonal a déli nagyvasúti kapcsolattal.

Az észak-déli gerincvonal nyomvonala a szirmabesenyői elágazás és az Egyetemváros között

Szirmabesenyői út végállomás – 26-os út keleti oldal (szelvényezés szerinti jobb oldal) – betérő a Repülőtéri úti autóbusz végállomásra – Szentpéteri kapu nyugati oldal – Kazinczy utca (középfekvésű pályával) – Szemere utca – Mindszent tér – Görgey u. – Csabai kapu – Tapolcai út a Ruzsinfarok megállóig. Innen a nyomvonal nem követi a Miskolc-Tapolca-i út vonalvezetését, hanem a rézsű tetején vezet a régi tapolcai út vasúti átjárójáig, ahol keresztezi szintben a DAM iparvágányát, majd a régi tapolcai út nyomvonalát követve éri el az UNI HOTEL megállóhelyet. Az Egyetemvároson belül a campust körbefogó egyirányú hurokvágány fordít vissza. Az Egyetem főbejáratnál van a végállomás.

Szárnyvonal a gömöri vasúthoz való kapcsolódáshoz:

Repülőtéri úti autóbusz-végállomás – Repülőtéri út északi oldal – végforduló a vasút mellett (Koalfém telek) illetve rácsatlakozás a meglévő iparvágányok felhasználásával a MÁV vonalra.

A Búza téri szárnyvonal

A gerincvonalról Szentpéteri kapui „Y” elágazásnál tér le és a „villanyrendőr”-nél kapcsolódik vissza. Lényege, hogy felfűzi a Búza teret és az Ady-híd – Szemere között a kelet-nyugati vonallal közös nyomvonalon fut. Mindkét főutcai csomópontban vágánydelta épül, mely mindkét irányú ráfordulást tesz lehetővé.

A Hejőcsaba-Görömbölyi dél-keleti szárnyvonal

Az északi-kapu és Egyetemváros közötti vonal alkotja a tulajdonképpeni észak-déli villamos gerincvonalat. A délkeleti szárnyvonal nélkül azonban nem teljes az észak-déli villamosközlekedés. A vonal felfűzi Hejőcsabát és Görömbölyt, valamint az egyre dinamikusabban fejlődő déli kapui kereskedelmi-szolgáltató ipari zónát. Ami azonban ennél is fontosabb, hogy ennek a szárnyvonalnak a révén lehetséges megvalósítani a MÁV vonali kapcsolatot. Ez a szárnyvonal fontos szerepet kell betöltsön a tramtrain rendszerű elővárosi vasúti hálózat kialakításában.

A Tapolcai elágazás megálló után a nyomvonal keletnek fordulva keresztezi a két főutat, majd a Penny áruház és az OMV töltőállomás területe között áthaladva felüljárón keresztezi a DAM iparvágányt és befut az intermodális központ vasútállomásához. A Nádasrét megálló tulajdonképpen vasútállomás, ahol találkozik, találkozhat a dél-keleti szárnyvonalról érkező és a városközpontig nem bemenő elővárosi szerelvény, az észak-déli villamos, a DAM iparvágányon esetlegesen közlekedő személyszállító szerelvény (Tiszai pu. kapcsolat). Egyúttal közvetlen átszállási lehetőség a vasút és a buszpályaudvar között, valamint a P+R parkolóba érkező személygépkocsik és mindenfajta tömegközlekedés között.

A nádasréti megállótól a nyomvonal elkerüli Hejőcsabát, tehát a szűk Csabavezér és Pesti úti szakaszokat. Közúttól függetlenül vezetett nyomvonal, mely a Nádasrét és Futó utcai megállók között nyílt vonali zúzottköves pályaszerkezettel építhető beépítetlen területen. A Futó utcai csomópontnál tér vissza a Pesti út keleti oldalára, majd a Bogáncs utcai csomópontnál kanyarodik rá a Hejő partjára és követi azt a MÁV vonalig, ahol azzal párhuzamosan haladva dél felé a 304. sz. főút alatt egy újabb hídnyílás kiépítésével vezet át. Innen kezdődik a mintegy 1 km hosszú szabványos nyíltvonalú vágánykapcsolat.

Az avasi szárnyvonal

Az avasi szárnyvonal az Avas I-III. ütem lakóterületeit köti be a Tapolcai elágazáshoz. Az Ifjúság utca déli oldalán megy fel az avasi gerincút csomópontjáig, ahol egy deltával kapcsolódik a gerincúti ágához, melyen mind a II. ütem központjában, mind a kilátónál tervezett fejállomás elérhető. A gerincúti fejállomások között, valamint a tetői fejállomások és a nádasréti intermodális csomópont között kis kapacitású, de sűrűn indított ingajaratok közlekedtetethetők.

A felsorolt elemekkel kialakítható É-D-i villamos hálózat jelentős előnyökkel rendelkezik:

- A belvárosban egyaránt felfűzi a Búza teret és a Kazinczy utcát.

- Átfedő szakasza van két megállóval (Ady híd, Szemere) a K-Ny-i vonallal, átszállási lehetőséggel
- Felfűzi a nádasréti vasúti csomópontot, és ott intermodális átszállási lehetőségeket biztosít.
- Két ponton is kapcsolata – és egyúttal átjárási lehetősége – van a DAM iparvágánnyal, mely különböző egyedi, alkalmi viszonylatok közlekedésére ad lehetőséget.
- Az egyirányú hurok az Egyetemváros jobb kiszolgálását teszi lehetővé.
- Elkerüli Hejőcsabát, és ezzel nem csökkenti a 3-as út (Csabavezér út – Pesti út) forgalmi kapacitását, melynek megfelelően a kiépítésnek nem feltétele a 3-as elkerülő út megléte,
- az így kialakuló hálózaton gyakorlatilag mindenhol mindenhol közlekedtethetők direkt és sarok villamos viszonylatok:
 - BOSCH – Egyetemváros
 - BOSCH – Déli kapu
 - Tiszai pályaudvar – BOSCH (a Búza téren át)
 - Tiszai pályaudvar – Egyetemváros a Szemere – Csabai kapu útvonalon
 - Tiszai pályaudvar – Egyetemváros DAM iparvágányon
 - Tiszai pályaudvar – Déli kapu a belvároson keresztül
 - Déli kapu – nyugati iparterület – (Diósgyőr) a nádasréti csomóponton át a DAM iparvágányon
 - Déli kapu – Diósgyőr a belvároson át (villanyrendőri sarokforgalommal)
 - Egyetemváros – Diósgyőr a belvároson át (villanyrendőri sarokforgalommal)
 - BOSCH – Diósgyőr a Búza téren át (Ady hídi sarokforgalommal),
 - Valamint mindazok a viszonylatok, melyek átmennek a Tapolcai elágazáson kombinálhatók Avasi végállomásozttatással is

A kelet-nyugati villamos viszonylat fejlesztése

A kelet-nyugati villamos vonal korszerűsítése és a villamosvágány meghosszabbítása a Majláthig napirenden lévő fejlesztés. Ezen túlmenően további kelet-nyugati nyomvonal fejlesztést is javasolunk, mely a meglévő DAM vasútra épül.

A DAM iparvágány adottságai kiválóak. A Tiszai pályaudvar és a gyár között csak egy szintbeli kereszteződése van (Mésztelepi átjáró). Vasúti híddal keresztezi a 3-as utat, a Miskolctapolcai utat és a Ruzsin dűlőt, majd egy 320 m-es alagúttal jut át a gyár területére. A vasútvonal villamosított. Egyetlen hátránya, hogy egyvágányú. Tekintettel azonban a tervezett ritka megálló kiosztásra korszerű irányítási technológiával és a vágányok megállóbeli kettőzésével a forgalom szervezhető. A vonal meghosszabbításaként új vágány kiépítését javasoljuk a percesei kisvasút nyomvonalán az Andrassy útig, ahol a vonal csatlakozik a meglévő kelet-nyugati villamosvágányhoz.

Ezzel folyamatos és villamos kapcsolat létesíthető a Tiszai pu. és Majláth között egy másik útvonalon, az Avas, az Egyetemváros (ide bekapcsolva ráhordó buszjáratokkal Tapolcát) a nyugati iparterületek, a stadion és szabadidős területei, a nyugati lakóterületek, és Diósgyőr (a várkerülettel) felfűzésével.

A kelet-nyugati vonalak majláth-i végállomásánál újabb intermodális csomópont létrehozása körvonalazódik autóbusz végállomással és LÁEV kisvasúti végállomással. Javasoljuk ugyanis a kisvasút visszabontását a Kilián észak jelenlegi végállomás és a majláth-i LÁEV telep között. Ugyanakkor javasoljuk új erdei vasúti ág kiépítését a diósgyőri várig. Az új ág a Móra Ferenc utca nyugati végénél kiépíthető deltánál fordulna vissza egy vonalkifejtéssel keleti irányba, és a beépítést délről szegélyező erdőben érhetné el a vár déli oldalán az erdőbe rejthető végállomást.

Intermodális csomóponti fejlesztés szükséges a Tiszai pályaudvar térségében a vasút, a villamos (együttesen az elővárosi vasút) és a helyi autóbusz közlekedés főszereplésével. Megvalósítható a nagyvasúti vágánykapcsolat a vasútállomás keleti vágánylírájával. A két vasúti rendszer itteni összekapcsolása további fejlesztési lehetőségeket nyit meg a Martin-kertváros, Szirma és az autópálya közötti területek villamossal való kiszolgálása előtt is. A helyközi járatok Tiszai pályaudvar térségébe történő decentralizálása nem reális cél, mert a helyközi hálózatnak az a jellegzetes miskolci adottsága, hogy a VOLÁN Miskolcot érintő, illetve Miskolcra irányuló forgalma alapvetően nem a vasútra, a vasútállomásra ráhordó hálózat, hanem döntően belvárosi célpontokra irányuló miskolci célforgalom.

7. A javasolt fejlesztések tételes felsorolása

7.1. Úthálózatfejlesztés

Gyorsforgalmi út

- Az M30-as autópálya továbbvezetése a jelenlegi felsőzsolcai végcsomóponttól, I. ütemben mint a későbbi autópálya felpályája az „Északi autópálya csomópont”-ig.

Főutak

Főforgalmi utak

- Városi főforgalmi út kiépítése a város új kelet-nyugati tengelyeként a „Centrum autópálya csomópont-tól a Csabai Kapuig (Tapolcai elágazás) öt külön szintű csomóponttal, vasúti felüljáróval és egy körforgalmú csomóponttal. A Tapolcai elágazás utáni nyomvonal az Ifjúság útja és Ernyebán u. végénél tervezett elosztó csomópont között, két – egyenként 400 m-es – Avas alatti alagúttal, 2x2 forgalmi sávval.
- Északi elkerülő út (Bosch út) II. üteme az „Északi autópálya csomópont”-tól a Zsigmondy úti csomópontig, csatlakoztatva az i. ütemhez, Sajó híddal
- A 3-as út keleti szakaszát, a József Attila utcát tehermentesítő párhuzamos főút a Sajószigeti út keleti továbbvezetéseként, a Csorba tavaktól délre, részleges autópálya csomóponttal az M30 továbbvezetésének keresztezésénél. Keleti végén a 3-as útra csatlakozik külön szintű

végcsomóponttal a az autópálya keleti felhajtó ágának csomópontja és az arnóti körforgalom között.

- A József Attila utca szélesítése egy forgalmi sávval a Baross utca és a Fonoda utca között,
- A 3-as út új nyomvonala a jelenlegi görömbölyi és hejőcsabai átkelési szakaszok, valamint az Avas alatti csomópont tehermentesítésére a Mályi és Miskolc közötti dombtetőtől a Szilágyi és Soltész-Nagy Kálmán utcák csomópontjáig, a vasútvonal mellett és a Nádasréten át, felhasználva a 304-es út most épülő vasúti felüljárójának nyugati szélső nyílását a külön szintű keresztezésre, valamint aluljáróval keresztezve a DAM iparvágányt és a Soltész-Nagy Kálmán utat, így külön szintű csomópontot alkotva azzal.
- Sajószigeti út nyugati meghosszabbítása a Szentpéteri kapuig felüljáróval keresztezve a gömöri vasutat és körforgalmú csomóponttal csatlakozva a Szentpéteri Kapu-hoz.
- Sajószigeti út déli meghosszabbítása a József Attila-Fonoda u-i csomópontig a Sajó gáttal párhuzamos nyomvonalon.
- Az Északi Tehermentesítő út (ÉTM út) északi pályájának kiépítése, kiépítve így a középső elválasztó sávval megosztott 2x3 sávós végleges keresztmetszetet (szélső sávok busz sávok), a csomópontok átépítésével, a balra forduló sávok biztosításával.
- Az ÉTM út meghosszabbítása a József utcáig 2x2 forgalmi sávval.
- A Győri Kapu szélesítése 2x2 sávusra a Thököly utca és az Újgyőri főter közötti szakaszon, a villamosmegállók átépítésével, a villamosmegállóknál a gyalogos közlekedés biztonságának fokozásával, az Újgyőri főter „ál-körforgalmának” valódi körforgalommá való átépítésével.
- Az Ady E. utca - Zsolcai Kapu - Szeles utca - Horváth Lajos - Madarász utcák csomópontjai által alkotott Búza téri közlekedési gócpont átépítése körpályás megoldással.

Főutak

Forgalmi utak

- DTM út hiányzó szakaszának kiépítése a Kálvin u. és a Kiss Ernő u. között tömbáttöréssel (a Reményi utcával párhuzamosan) majd onnan a Szinva két oldalán a Nagyváthy utcáig, az északi pályán új híddal, a Nagyváthy és Kiss Ernő utcák között ismét a Szinva déli partján 2x2 sávval.
- Az Ilona-Malomszög u. útvonal átépítése 2x2 forgalmi sávval, a csomópontok korszerűsítésével és új Szinva híddal. Ez az útvonal a belvárosi körgyűrű nyugati záródását biztosítja.

- A Dayka Gábor utca kiépítése az északi és déli tehermentesítő utak között 2x1 forgalmi sávval és új Szinva híddal.
- A Kiss Ernő utca nyugati meghosszabbítása a Lórántffy utcáig Szinva híddal, majd a Szinva északi partján vezetve
- Új forgalmi út az Ernyebán utca-József utca összekötésével és korszerűsítésével, mely a Tokaj szolgáltatóház és az új templom között éri el és keresztezi a Győri Kaput új csomóponttal ott és a Kiss Ernő utca keresztezésénél.
- A városi gyorsforgalmi út nyugati kapcsolata a DAM területének áttörésével Az út a Gózon Lajos úti meglévő felüljáró alatt vezet át, majd a régi perecesi kisvasút nyomvonalát felhasználva köt az Andrássy útba a stadion keleti oldalán.
- A 2505-ös út és az előbbi út összekötése a halnától nyugatra
- Bedegvölgyi út meghosszabbítása az Ózugrón keresztül a Lyukóbányai útig az északi dombtetők feltárására
- Komlóstető új bekötése a Gózon útra
- Iparterületeket összekötő és feltáró észak-déli forgalmi út az autópályától nyugatra, de közel azzal párhuzamosan a 304-es út és a METRO csomópont között, középső szakaszán a szennyvíztelepi út korszerűsítésével, a vasút felett felüljáróval a hűtőháztól keletre, Sajó híddal a METRO csomópontba csatlakozva
- A belvárost keletről elkerülő észak-déli tehermentesítő út a 304-es út és a Fonoda utca között, mely a 304-es út vasúti felüljárójától indulva Szirma és Martin kertváros között keresztez a kelet-nyugati gyorsforgalmi utat különbszintben, majd a 3604-es utat, Martin kertvárost keletről kerülve vasúti felüljáróval csatlakozik a Fonoda utcához.
- A Sajószigeti út új nyomvonala a Fonoda utca északi irányú meghosszabbításával.
- A DTM út (Vörösmarty u.) keleti meghosszabbítása a Tiszai pályaudvar előtti Kandó Kálmán térig, a vasúti delta feletti harmadik híd megépítésével, részben a Sorompó utca átépítésével, új Szinva híddal és a vasútállomási előtér átépítésével.

Gyűjtőutak

- Az ÉTM út meghosszabbítása a József utcától Majláthig (Andor-Görögszőlő-Szarkahegy útvonal kiépítése) 2x1 forgalmi sávval, középső elválasztó sávval, ami a forduló mozgásokat is biztosító zöldsáv

- Martin kertváros déli gyűrű
- Szirmai nyugati gyűjtőút
- Kandó tér és Fonoda u. között, a Szinva déli partján
- Vikendtelepi út
- Cementgyári út, meghosszabbítva az új 3-as útig
- Tallér u-Gátör u.
- déli 5-ös iparterület útja a 304-es úti körforgalommal, és déli irányú továbbvezetéssel
- a Sárga Csikó lovas iskola telke mögött, a Hejő-Malomárok partján vezetett, a CORA teherútjának 304-es úti csomópontjából dél felé indított területfeltáró gyűjtőút
- harsányi utat az új 3-as elkerülővel összekötő gyűjtőút, mely dél felé tovább vezet a kistokaji útig
- Avastetőt és Csermőkét összekötő út az avastetői csomópont körforgalommal való átépítésével
- Tetemvári gyűjtőút Dózsa Gy. út és 26-os út között
- Komlóstetőt Tapolcával összekötő út
- Tapolcát Görömböllyel összekötő út
- Tapolca keleti gyűjtőút
- Egyetemváros északi elkerülőút a Csermőkei és a Miskolc-tapolcai út között
- Bencések útja-Kis Kökötő utca kiépítése
- Benedekalja utca meghosszabbítása a Miskolc-tapolcai útig, majd azt keresztezve a Kis Kökötő utca csomópontjáig
- DAM területét feltáró gyűjtőutak (észak-déli és kelet-nyugati)
- Sportligeti gyűjtőút
- Örömhegyi gyűjtőút
- Tokaji Ferenc utca átkötése a Táncsics térre új Szinva híddal
- Eper u. meghosszabbítása a Bartók utcáig
- Hóvirág u.
- Szabadságharc utca gyorsforgalmi út (Ifjúság út) felőli végének lezárása, és az út lekötése a Csabai Kapu felé a Venyige utcán
- A Madarász utca Búza téri csatlakozó szakaszának lezárása, és a Horváth Lajos utcai csatlakozó szakasz átépítése
- A DTM út II. ütemű visszaépítése 2x1 sávos gyűjtőúttá a templomdomb alá húzott fedett szakasszal a Kandia utcai és a Meggyesalja utcai csomópontok között, a Szinva teljes hosszon való kibontásával

7.2 Közforgalmú közlekedés

Villamos közlekedés

Az É-D-i villamos hálózat kiépítése, melynek elemei:

- az észak-déli gerincvonal a szirmabesenyői elágazás és az Egyetemváros között,
- a Repülőtéri úti nagyvasúti kapcsolat,
- a Búza-téri szárnyvonal,
- az avasi szárnyvonal,

- a Hejőcsaba-Görömböly dél-keleti szárnyvonal a déli nagyvasúti kapcsolattal.

Az K-Ny-i villamos hálózat bővítése, melynek elemei:

- a kelet-nyugati gerincvonal korszerűsítése,
- a kelet-nyugati gerincvonal meghosszabbítása a Majláth-ig új végállomás kiépítésével,
- a kelet-nyugati gerincvonal meghosszabbítása keleti irányba a Martin-kertváros, Szirma és az autópálya közötti területek kiszolgálására
- a DAM iparvágány korszerűsítése és meghosszabbítása az Andrássy útig,

Elővárosi vasúti közlekedés

Az elővárosi vasúti közlekedés feltételeinek megteremtése a nagyvasúti kapcsolatok kiépítésével

- déli kapui nagyvasúti kapcsolat
- északi kapui nagyvasúti kapcsolat
- Tiszai pályaudvar térségi nagyvasúti kapcsolat

Erdei vasút fejlesztése

- új kisvasút szárnyvonal építése a Majláth és a diósgyőri vár között
- a jelenlegi Kilián észak végállomás és a LÁEV telep közötti vonalszakasz megszüntetése, visszabontása
- új végállomás kialakítása a LÁEV telepen

Autóbusz közlekedés

- A Búza téri autóbusz pályaudvarok átépítése egy kisebb, korlátozott kapacitású integrált (a helyi és helyközi járatok által közösen használt) korszerű buszpályaudvarrá.
- A megkettőzött buszpályaudvarral és buszközlekedés integrációjával megteremtődik a lehetősége a viszonylathálózat átalakításának mind a helyi, mind a környéki viszonylatok esetében. A környéki közlekedés viszonylatainál lehetőség nyílik, sőt kívánatos átlapolt viszonylatok létrehozása. A délről érkező járatok egy része a Búza téren, az északi viszonylatokról érkező járatok egy része pedig a Nádasréten végállomásozhat. A keletről érkező buszok szintén megoszthatók a két pályaudvar között. Ez a rendszer igen kedvező átszállási lehetőségeket biztosít (csökkenti az átszállások számát), a párhuzamos helyközi kapacitások városon belüli célú utazásokra való igénybe vételét is lehetővé teszi.
- A vasútállomási előtérben lévő (Kandó Kálmán téri) autóbusz végállomás kapacitásbővítése és korszerűsítése, összefüggésben a vasútállomási előtér átépítésével.
- Mindkét oldali buszsáv kiépítése az Északi tehermentesítő úton

- Mindkét oldali buszsáv kijelölése az Észak-déli tengelyen, a Széchenyi utca és a tapolcai elágazás között (Szemere u. – Görgey u. – Csabai Kapu útvonal két szélső sávja)
- Az új kelet-nyugati városi gyorsforgalmi út megépítése megteremti a lehetőséget, hogy a belvárosi útgűrű további útjainak szélső sávjai is buszsávként működjenek. Ezek: Szentpáli-Corvin, Dayka Gábor utca és a Vörösmarty-Uitz-Kálvin-Petőfi útvonal. Ez utóbbi II. ütemű visszaépítésénél a Kandia utcai és a Meggyesalja utcai csomópontokban a két szélső sávot úgy fogyasztjuk el, hogy a 2x1 sávós szakaszra az autóbuszok a jelzőlámpás irányításnál autóbusz zsilip fedezete alatt tudjanak behajtani.
- A kis forgalmú autóbusz viszonylatokon (15, 33, 34, 38, 68, 69, 99) – melyeket döntően az ellátási kényszer miatt szükséges üzemeltetni – mikrobuszos vagy kisbuszos ellátásra való áttérés (esetlegesen iránytaxiként üzemeltetve). Ilyen típusú megoldással más ritkán lakott területek bevonása.

Intermodális csomópontok

- Intermodális központ létrehozása a Nádasréten, melynek elemei:
 - Új, integrált autóbusz pályaudvar
 - Villamos pályaudvar
 - DAM vonal megállóhelye
 - Nagy kapacitású P+R parkolóhely
 - Gyalogos felüljáró a vágányok, a 3-as út és a Csabai Kapu felett
 - A meglévő autóbusz megállóhelyek
- Intermodális központ létrehozása a Tiszai pályaudvarnál, melynek elemei:
 - Tiszai pályaudvar vasútállomás
 - Új autóbusz pályaudvar
 - Villamos végállomás
 - nagyvasúti kapcsolat, elővárosi vasúti megálló, illetve végállomás
 - Gyalogos aluljáró
- Intermodális központ létrehozása Majláth-on, melynek elemei:
 - Új autóbusz pályaudvar
 - Villamos végállomás
 - LÁEV kisvasúti végállomás
 - helyközi autóbusz megállóhely
- Intermodális központ létrehozása az északi kapuban (a Repülőtéri útnál), melynek elemei:
 - Repülőtér

- Autóbusz végállomás
- Villamos megállók
- nagyvasúti kapcsolat, elővárosi vasúti megálló, illetve végállomás
- P+R parkoló

7.3 Kerékpárút hálózat

- Kelet-nyugati kerékpárút kiépítése Felsőzsolca és Lillafüred között. A kerékpárút nyomvonala: régi felsőzsolcai bekötőút-M30 alatti átvezetés-József Attila út déli oldal-Sajó híd-Sajó gát-Fonoda utca-Szinva déli parti gát-meglévő vasút alatti aluljáró-Hadirokkantak u. északi oldal-Vörösmarty tér-Arany j. u. déli oldal-Kandia u. északi oldal-Uitz északi oldal a Rákóczi utcáig-Kálvin u.-Bartók tér-Hunyadi u.-Szt István u.-összekötő városrész központi sétány a Gyula utcáig-Szinva északi part a Ballagi utcáig (villamos deltáig)-Andrássy út déli oldal-stadion sportpark-Könyves K. u.-Köztársaság u.-Nagy Lajos király u.-Bartók u.-Majláth sétány-hegyalja u. déli oldal-Majális park-Szinva part északi oldal-Krypton gyári csp.-Szinva déli oldal-Szeleta u.-Vadas Jenő u. kétoldali sáv-Losonczy u.-Szinva északi parti sétány-Palotaszálló függőkertek-Hámori tó déli oldal.
- Észak-déli kerékpárút kiépítése a Bosch és Miskolc-Tapolca között. A kerékpárút nyomvonala: Szentpéteri Kapu keleti oldal-Huba u.-Lehel u.-Búza tér-Centrum tömb-Munkácsy u.-Vörösmarty tér-Vörösmarty út alatti aluljáró-Danko P. u.-Görgey u., Csabai Kapu keleti oldal-meglévő kerékpárút-Hejő liget-tapolcai park.
- Dél-keleti kerékpárút. A kerékpárút nyomvonala: Leágazás az Észak-déli kerékpárútról az egyetemvárosnál-Hejő déli part a 304-es út vasúti felüljárójáig, ott keresztezve a 3-as út új nyomvonalát, a vasutat és a 304-es utat a felüljáró keleti nyílása alatt-Hejő part déli oldal Kistokajig

7.4. Gyalogos és forgalomcsillapított célforgalmi zónák

- Belváros-Avas övezet. Az övezet határa északon a Palóczy u.-Horváth L. u. útvonal, keleti határa az Ady E. u.-Király u.-Vörösmarty u. Szemere u. vonal, nyugaton a Dayka Gábor u., délen pedig a történelmi Avas déli határa. Teljes összekapcsolása a DTM út 2x1 sávra való visszaépítése után lehetséges.
- A diósgyőri várkörnyék övezete. Északi határa a „szilvamag”, keleti határa a Ferenczi utca, nyugati pedig az Eper utca.
- Egyetemvárosi övezet. Ez az övezet magában foglalja a teljes kampusz területét, beleértve a kollégiumokat és a sport- és kiszolgáló területeket egészen a Miskolc-Tapolcai útig.
- Miskolc-Tapolca övezet. magában foglalja városrész teljes területét.

A belvárosban további díszburkolat átépítésre javasoltak az alábbi utcák

Arany János utca
Kossuth utca
Patak utca, tér és Rozmaring köz
Rákóczi utca
Bazár tömbi közök és teresedések
Szemere utca az Arany János és az Uitz utcák között
Hunyadi utca a Dayka Gábor utcáig
Bartók tér

7.5. Parkolás

Belvárosban tervezett intenzív parkolási létesítmények:

- Mártírok utca udvar alatti mélygarázs (Uitz u. felőli bejárattal)
- Centrum tömbi parkolóház
- Búza téri nagybani piac, parkolóház
- Vörösmarty téri mélygarázs
- Patak utcai mélygarázs (jelenlegi megyei parkoló alatt)
- Kossuth tömbi mélygarázs (Pátria udvar és Avas szálló között)
- Szt István téri mélygarázs

Ezek a belvárosi P+R elemei.

A belvároson kívüli külső P+R parkoló gyűrű elemei:

- déli kapu (CORA-PRAKTIKER parkoló)
- északi kapu (TESCO-OBI-Stop-Shop parkoló)
- keleti kapui bevásárlóközpontok parkolói
- sportliget és stadion
- Nádasrét

Miskolc, 2009. február

dr. Vincze János
vezető tervező
K1-1, K2-1/05-0506