

ÉSZAK-DÉLI GERINCVONAL

1. Repülőtéri elágazás végállomás

Felvetés:

A végállomás kialakításánál a vasúti csatlakozás lehetőségét érdemes biztosítani. (Lásd melléklet.)

2. Szentpéteri kapu

Probléma:

Az útvonal épületbontás és a zöldterület csökkentése nélkül nem szélesíthető.

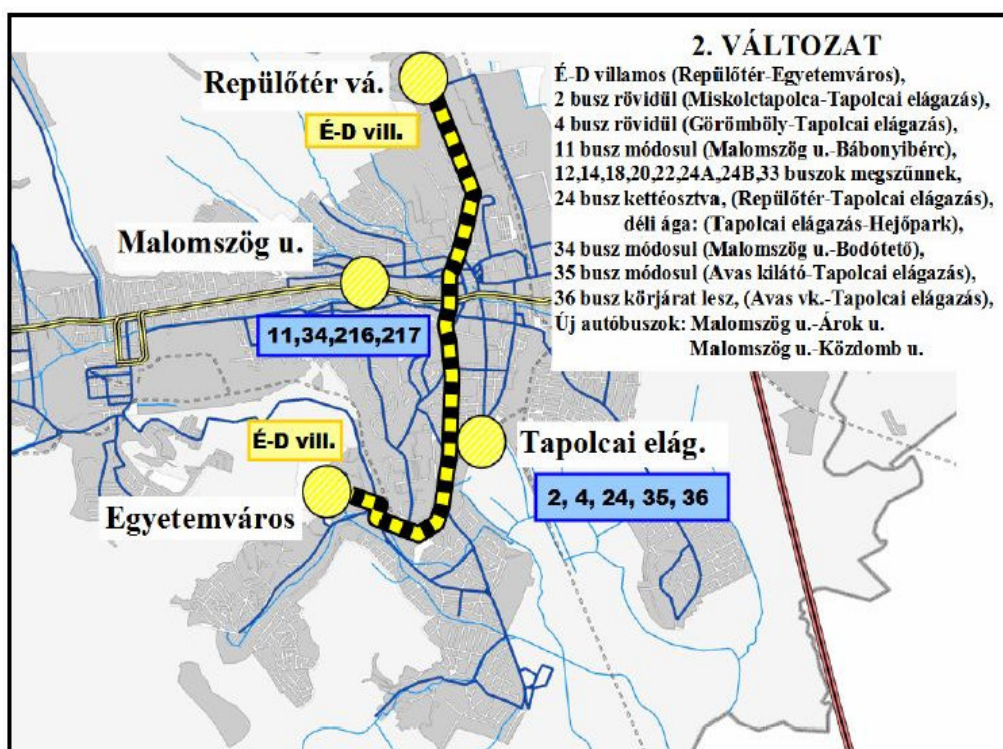
Felvetés:

Az átmenő forgalmat csökkentő elkerülőút építése folyamatban van. A helyi forgalom számára csakúgy, mint a Győri kapuban és a Csabai kapuban, elegendőnek kell lennie 1+1 forgalmi sávnak, így a pálya akár egyik oldali, akár középfekvésben kialakítható. A buszforgalom városi része a mai töredékére esik vissza (Kassai utca kiszolgálása).

3. Belvárosi átvezetés

Probléma:

A Transman anyag a Kazinczy utcát jelöli nyomvonalnak.



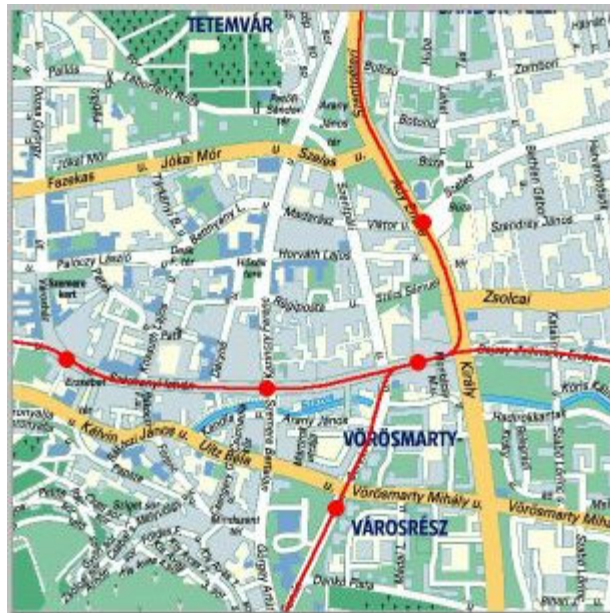
- A Búza tér, mint a közgyűlés által jóváhagyott közlekedésfejlesztési koncepcióban is olvasható, "mindig jelentős terhelésnek lesz kitéve, erre predesztinálja a város szerkezetében betöltött helye

és forgalmi szerepe. Nem túlzás a város főterének tekinteni." Jelenleg is problémák forrása, hogy a Búza térre érkező járatok kapcsolata a kelet-nyugati és az észak-déli tengellyel is gyenge, a rágyaloglási távolság nagy (Centrum, Szemere u., illetve Petőfi tér). Az új kötőpályás nyomvonal kialakításánál nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy a Búza tér "felszámolása" a kinyilvánított szándékok ellenére nem valósítható meg és a koncepció alapján már nem is kerül sor rá.

- A Kazinczy utca szűk folyosójának sétálóutcává válása kedvező fejlemény, amit azonban az ide építendő villamosvonal kedvezőtlenül befolyásolna.
- Az üzemi kapcsolat a két gerincvonal között a Szemere utcánál nem alakítható ki kedvezően, közös peronos átszállásra a két gerinc között nincs mód.

Javaslat:

Az észak-déli nyomvonalat a Búza tér érintésével, a Kazinczy utca elkerülésével célszerű kialakítani. A nyomvonal ekkor az Ady Endre utcáig a 26-os út városi szakaszán halad, majd a Széchenyi utcára kanyarodik (a saroképület még őrzik a régi nyomvonalhoz szükséges ível járó kialakítást, a sarok "levágását".)



A déli szakasz a Corvin utcára kanyarodva folytatódik és a Népkertnél éri el a Csabai kaput. A szükséges ív enyhe ellenívvél és a Corvin utca végén az út nyugati oldalán vezetéssel kialakítható.

A rövid közös szakaszon járműosztályozóval, "eltolt" váltókkal tartható kézben a forgalom, hosszú peronok alkalmazásával kettős megálló létesíthető, a Széchenyi utca ezen szakasza szolgálna átszállópontként a két gerinc között.

A megoldás hátránya a Szemere utca elkerülése.

Megjegyzés:

A fent említett mellett felmerült egyéb nyomvonalalkalakitások:

- *Búza tér--Szűcs Sámuel és Régiposta ill. Horváth Lajos utca--Kazinczy út.* Hátránya az üzemi kapcsolat és az átszállás Transman változathoz hasonló problémái, valamint a kerülő idő- és költségvonzatai. Előnye a Szemere utca érintése.
- *Búza tér--Szűcs Sámuel utca--Szentpáli utca--Corvin utca.* Hátránya a közös peronos átszállás hiánya és a Szemere utca elkerülése. (Egy változata szerint a tömb körül kialakítható óriáshurok nem csak az üzemi és forgalmi kapcsolatokat oldaná meg, de visszafordítási lehetőséget is adna.

Ehhez az észak felé tartó iránynak a Széchenyi utcán kell haladnia, az Ady Endre utca torkolatánál egy vágány kanyarodik a Búza tér felé, ebbe a Tiszai pu. felől csatlakozik egy, majd a Búza tér sarkán újabb delta alakítandó ki, ahol a Reptér felől érkező szerelvények kanyarodnak el a Centrum mögötti területre. A Centrum előtti téren szintén delta alakítandó ki. A megállók a mai kialakításhoz hasonlóak maradhatnak, így a dél felé tartó viszonylatoknak a Centrummal szembeni utcaszakaszon alakítható ki a peron, míg a Tiszai pályaudvar és a Reptér felé közös maradna a Szinvapark megálló. A Szűcs Sámuel utca torkolatánál szükség-megállóhely létesíthető.)

- *Búza tér--Király utca--Arany János utca--Corvin utca.* Hátránya a közös peronos átszállás hiánya, illetve a rövid párhuzamosság és a Szemere utca elkerülése. (Egy változata szerint csak a Reptér felé tartó irány kerülne erre az útvonalra, a dél felé tartó szerelvények a Széchenyi utcát használnák.)
- *Búza tér--Ady Endre utca--Széchenyi utca--Szemere utca.* Hátránya a hosszú közös szakasz, amely túl nagy forgalmi terhelést jelent a sétálóutcában. Előnye a jó átszállási lehetőség, a Szemere utca érintése és a jó üzemi kapcsolat.
- *Búza tér--Király utca--Vörösmarty utca--Szemere utca.* Hátránya a közös peronos átszállás hiánya és a nagy kerülő idő- és költségvonzatai.

4. Csabai kapu

Probléma:

Az útvonal épületbontás és a zöldterület csökkentése nélkül nem szélesíthető.

Felvetés:

A megoldás a Szentpéteri és Győri kapuhoz hasonlóan a forgalomcsökkentés és a zöldterület megtartása. A buszforgalom a területről gyakorlatilag teljes egészében elterelhető, illetve felszámolható. Az útvonallal párhuzamos városi átmenőút létezik (Király utca--Szilágyi út). Kialakításában a Csabai kapu tehát a helyi egyéni és az átmenő kötőpályás forgalmat szolgálná.



Megjegyzés:

A jelenlegi megállókiosztás a városban szokásosnál nagyobb távokkal dolgozik. Megfontolandó a Lévay utca torkolatánál, mely a terület kisközpontja, megálló létesítése, emiatt pedig a Népkert

megálló mindkét irányának a Technika Házával kb. egy vonalba helyezése.

5. Tapolcai elágazás

Probléma:

Az elágazás kialakítás az utasok szempontjából kedvezőtlen, a rágyaloglási táv a lakótelep felől nagy. A tervezett új buszpályaudvar az iparvasút másik oldalára esik, ennek kiszolgálása is fontos, azonban a kettő közti távolság nagy.

Megjegyzések:

Nem érkezett használható javaslat. A vonal továbbvezetésén is múlik, hogyan küszöbölhető ki a probléma, ha ez lehetséges.

Az egyik változatban a vonal az Egyetemváros felé rövid szakaszon egybeesik az iparvasúttal (a két felüljárót kivéve a második vágánynak bőven van hely, ellenben a mai tapolcai út felüljáró és elágazás közti szakasza csúszhat, oda pályát építeni kockázatos). Ekkor az iparvasútba csatlakozás vagy a megálló előtt történik (kb. az Ifjúság utca meghosszabbításában a benzinkút mögé kanyarodva), vagy a megálló után a 14-es járatok által használt átkötés környékén. Mindkettőnek előnyei és hátrányai vannak, utóbbi azonban a ma megszokotthoz hasonló körülményeket teremt, tehát jobb lehet az elfogadottsága.

6. Egyetemváros



Felvetés:

Az Egyetemváros területén viszonylagos szabadsággal élhet a tervező, de fontos, hogy a főépület legalább egyik bejáratához (a régi A/1, vagy az új A/4) közel essen a megálló. Problémát okozhat, hogy az épületben működő tanszékek (pl. Fizika mérőlaborok) munkáját, illetve a rendezvényeket (új főépület, aula) esetenként zavarná a forgalom.



Bár a forgalom önmagában nem indokolná, de érdemes nyitva tartani a lehetőséget a meghosszabbításra Miskolctapolcáig. Az Egyetemvárostól 12 percnként közlekedő szerelvények megfelelő kiszolgálást adhatnak, a valamivel kevesebb, mint 2 km-es távolságon pedig egyvágányon is megszervezhető a forgalom, Tapolca strandfürdőjétől újra két vágányon, az útba ágyazottan.

7. Hejőcsaba és Görömböly

Probléma:

A Transman anyag nem számol ezzel az ággal.

Javaslat:

Tapolcai elágazástól a Csaba vezér úton, vagy Hejőcsabát keletről, a Tallér utcához közel kerülő nyomvonal, amely a Sütő János utca torkolata előtt rendelkezik megállóval a településrész központjában. (A hejőcsabai bérházak kiszolgálását részben az egyetemvárosi vonal felüljárónál kialakítható megállója biztosíthatja.)



Cementgyár megállóig az út nem szélesíthető, így a közút által is használható pályakialakítás elkerülhetetlennek látszik.

Cementgyár megállótól az út keleti oldalára helyezhető a pálya. Az Erzsébet királyné útjától a vonal elágazhat: egyik ága a CORA által is elfoglalt kereskedelmi térségbe, a másik az Erzsébet királyné útján Görömböly központjába (Szolárdsik tér) juthat el, a végszakaszon akár egyvágányú kialakítással. A CORA ág a vasúti kapcsolat miatt is fontos.



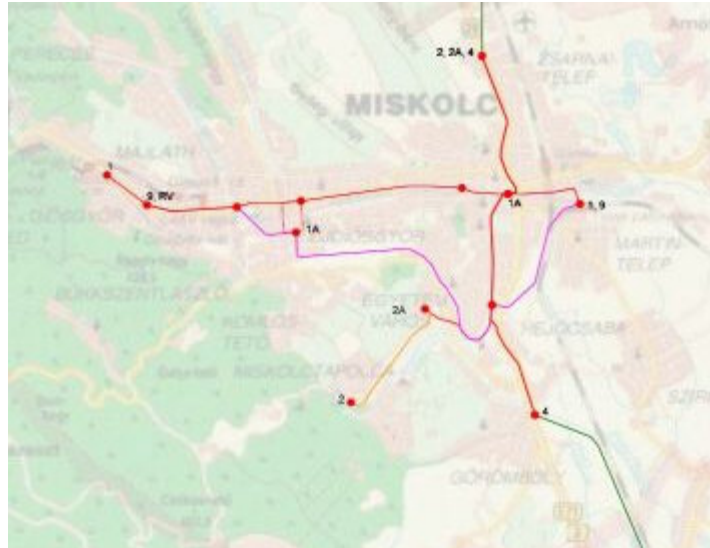
8. Regionális és városi tervek összeegyeztetése

Probléma:

Jelenleg külön tervként fut a Kazinbarcika--Miskolc--Tiszaújváros regiotram és a miskolci észak-déli tengely. Az EU erősen támogatja az integrált rendszereket, az intermodális megoldásokat, tehát a két terv egyesítése erősen javasolt.

Felvetések:

- A regiotrammal integrált észak-déli gerinc kiválthatja a városi mellett a helyközi közlekedés jelentős részét is a város tengelyéből.
- A "városi" jellegű kiszolgálás egy kb. 70km hosszú fejlesztési zónát hoz létre, ahhoz hasonló, mint amelyet nagyjából száz éve a diósgyőri villamos (DHÉV) megjelenése hozott.



Megjegyzés:

A mellékletben egy több éves tanulmány ismerteti az integrált városi és regionális elképzelést. Meg nem erősített információ szerint a Budapesti Műszaki Egyetemen elkészült egy, a tanulmányban ismertetetthez hasonló alapokon nyugvó komplex terv.

9. Viszonylat-átszervezések

Probléma:

A Transman anyagban olvasható átszállási megoldások utasriasztóak. A "Malomszög u. végállomás" járatai például nem érik el az észak-déli tengelyt, így a mai meglévő közvetlen járatok helyett nem is egy, hanem két átszállást kényszerítenek az utasra.

Felvetés:

Alapfeltételként kell megszabni, hogy minden belvárosi ráhordó viszonylat mindkét tengelyt érintse.

Javaslat:

A Transman anyag viszonylatai és az ezekhez kapcsolódó megjegyzések:

- *2-es, 4-es járat rövidül.*
Teljes kiépülés (beleértve a tapolcai ágat is) esetén a 2-esre nincs szükség, addig azonban a belvárosi kapcsolat elvesztését felháborodás kísérheti. Megoldásnak egy, a tapolcai elágazástól gyorsjáratként közlekedő viszonylat nyújtana a Szinvaparkig. A 4-es a görömbölyi ág megvalósulása után helyi gyűjtő-körforgalomba szervezhető, egyúttal a Szabó Károly utcát is ellátva. Addig viszont mai állapotában megtartható, mert csak egy közös megállója van az észak-déli gerincvonallal.
- *12-es, 14-es 18-as, 20-as, 22-es, 24A-s, 24B-s, 33-as járatok megszűnnek.*
A 12-es járatot kiváltja a Transman anyagban ismertetett kötőpályás vonal, a 14-est azonban csak a fentebb említett bővítés a hejőcsabai ággal, s ekkor is kiszorgálandó a Farkas Antal utca környéke egy ráhordó járatral. A 18-as szerepváltása (Győri kapu kisegítőforgalma, a diósgyőr-vasgyári kórház elérése) és az a tény, hogy a 24A megszűnését a gerincvonal nem indokolja, egy összevonást tesz lehetővé: az új járat a Búza térig a 24A, onnan a 18-as vonalát követheti, a gerincvonalakkal csak rövid átfedései vannak. A 22-es rásegítőszerepét, amennyiben a gerincvonal ezt rugalmasan követni nem tudná, egy belvárosból induló és a Csabai kaput elkerülő időszakos gyorsjárat képes megoldani. Az iparvasúti vonal megléte és a selyemréti aluljárónál belváros felé bekötése ezt a megoldást is feleslegessé teheti. A 33-as megszűnését szintén az iparvasúti vonal

megléte teheti elfogadhatóbbá. A 34-es megszüntetésre szánt déli szakaszát a 32-es viszonylattal egészítve megtartható több, egyébként elvesző kapcsolat.

- *11-es, 34-es, és az új 216-os, 217-es járatok Malomszög utcától.*
A Malomszög utcának nincs kapcsolata az észak-déli tengellyel. Az északi dombok feltárójáratának egy részét a Pallós és Laborfalvy utcákon át a Petőfi térre lehet irányítani vagy a megépítésre váró Dayka Gábor utca átkötésén át a Vörösmarty utcához, mindkét tengelyt érintve. (Ide kerülhet a 38-as járat is, vagy összevonva valamelyik másik feltárójáratral vonalközi váltással is üzemelhet.)
- *24-es járat kettévágva a Tapolcai elágazásnál.*
A járat csak a Megyei kórháztól északra tartalmaz közös szakasz az észak-déli gerincvonallal, a hejőcsabai ág nélkül csak egy közös megállója van ezzel. A déli ág a teljes viszonylat megtartásával, betétjáratral is erősíthető, azaz csak a mai 24B viszonylatot kell a Tapolcai elágazásig rövidíteni.
- *35-ös és 36-os járatok áthelyezése a Tapolcai elágazáshoz.*
Ez ellentmond az anyagban is szereplő utasozgási szokásoknak, ami rossz kompromisszumot kényszeríthet ki a tiltakozás után. A 36-os járat esetén a Hidegh sor legalább egy irányban való megnyitása már lehetőséget ad egy Avas vk.--Népkert--Nagyváthy u.--Hidegh sor--III.ütem--Avas vk. körjárat megindítására, ez a gerincvonalat csak egyetlen pontban érinti. A 35-ös problémája összetettebb, ezen anyag keretei közt nincs mód tárgyalni.

Megjegyzés:

Az Avas lakótelepet érintő javaslatokról külön összefoglaló készül.

Miskolc, 2006. június 2.

Perlaki Attila
perlaki@chello.hu