

## 1. Tiszai pályaudvar végállomás

### Probléma:

A hurokból az utascsere csak lépcsőkön, aluljárón át kapcsolódik a tér többi részéhez, a szabálytalan átkelést külön műtárgyakkal kell akadályozni.

### Javaslat:

Átgondolandó, hogy a tér (rendezési tervben is jelzett) átalakítása során a közút ne a villamos és a pályaudvari épület között legyen átvezetve.

### Felvetés:

Amennyiben létesül iparvasúti vonal, annak a hurokba bekötése közös felszállóhelyet igényelne a Diósgyőr felé induló mai és az iparvasúti vonal számára.

## 2. Selyemrét

### Probléma:

Az évtizedekkel ezelőtt megszüntetett Petőfi kollégium megálló hiánya miatt nagy a távolság a következő megállótól (Soltész-Nagy Kálmán út), a mai megálló a selyemrétek egy részének és a kollégiumoknak távol esik.

### Megoldás:

A lakossági fórumon említett Zielinszky keresztezéshez áthelyezés jó kompromisszumnak tűnik. A buszokra való átszállás is könnyebb (pl. 7-es vonal).

## 3. Ady-híd (Szinvapark)

### Probléma:

Az utasok egy részének a közeli Búza tér a célja, a terheléses csúcsban közel 50%-os, viszont a rágyaloglás a Búza térhez nagy, az utasok egy része emiatt a buszt választja.

### Javaslat:

A Búza térhez kiágazás létesítése.



### **Megjegyzés:**

A kialakítás gátja a Búza tér eddig elmaradt rendezése, valamint az észak-déli gerinc nem tisztázott nyomvonala.

### **Felvetés:**

Mivel a rendezési terv is már a tér közlekedési szerepének \_megtartását\_ és "városi főtérre" alakítását irányozza elő, így az észak-déli vonalat itt kellene átvezetni, ennek "nulladik ütemeként" pedig a belváros egyik vonalközi hurokfordulóját (vagy deltáját) a térre (tér sarkára, oldalára, legalább az aluljáróig) ki lehet építeni, a két viszonylatból az egyiket (célszerűen a vasgyárit) itt fordítani, ezzel a kapacitáskihasználtságban gyengébb Szinvapark--Tiszai pu. szakaszon csak a majláthi hosszabbítás miatt egyébként is kissé sűrített 1-est megtartani.

## **4. Sétálóutca**

### **Probléma:**

A villamos lassan jut át ezen a szakaszon.

### **Felvetés:**

A fórumokon a kéregvezetés és a nyomvonal módosítás egyaránt felmerült.

### **Megjegyzés:**

A terület inkább cél, mint tranzitútvonal és hasonlóan pl. a genfi példához, a jó megoldások közé tartozik, ezen módosítani középtávon sem célravezető, vagy gazdaságos.

## **5. Győri kapu**

### **Problémák:**

- Párhuzamos, de alternatívaként a megálló egybe nem esése miatt nem használható kettős kiszolgálás.
- Balesetveszély.
- Lelassult átjutás (jelzőlámpák).

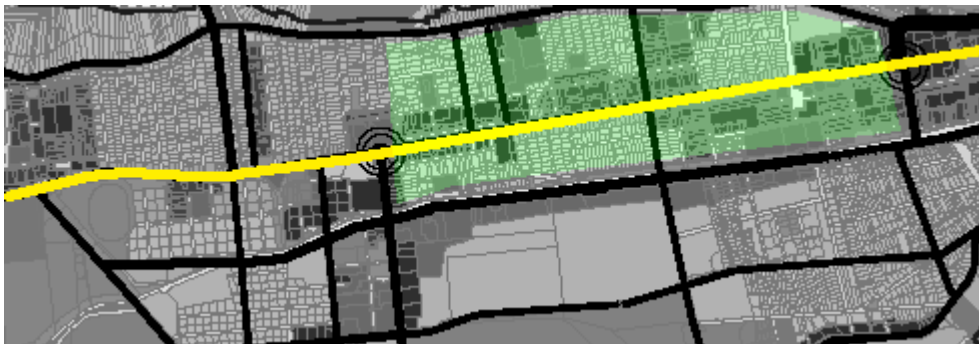
### **Felvetés (1):**

A Győri kapu átmenő forgalom előli lezárása, az útvonal bejáratainak lezárása, sebességkorlátozás, "népszínház-utcai" típusú megálló kialakítása, valamint "gyorsjárat" villamos.



### Megjegyzések:

A Győri kapu lakói az útvonallal párhuzamos mellékutcákon, illetve a Gálffy hídon át be tudnak jutni a területre (egyébként is érdemes lehet három belső szektorra osztani a területet közlekedési szempontból). Az átmenő forgalom számára adott a szélesíthető Kiss Ernő út, amelyet célszerű a lehető leghamarabb a Szinva mentén a Stadionig hosszabbítani és ott bekötni, ez esetben az Újgyőri főtér kényszerű átalakítása is kisebb költséggel járhat.



Forgalomszabályozott Győri kapu esetén a telepített jelzőlámpák megszüntethetők, a gyalogosokat német példa alapján sávzáró védművekkel, illetve a megállóperon és a járda összenyitásával és a forgalom ezen szakaszon sínekre terelésével is fékezhető. A megállók érkezési irányában gyalogosokat védő műtárgy (célszerűen korlátozott elmozdulásra képes virágokkal beültetett "kőláda")

javasolt. Sávszűkítéssel a kerékpárosforgalom is megoldható itt.

### **Felvetés (2):**

Ács Balázs (még mint a tsukubai egyetem urbanisztikai hallgatója) japán és európai tapasztalatokra alapozva felvetette olyan megálló kialakítás és menetrend bevezetését, mely az Újgyőri főtérenél hangoltan induló két viszonylatot feltételez, melyek közel egyszerre indulnak, de az elől haladó a megállót a Szent Annáig, vagy a Malomszög utcáig kihagyja, de még nem éri utol a megelőző "lassú" járatot, míg a közvetlen utána induló ismét "lassú", minden megállóban utast szed és ez az ütem ismétlődik.

A közelítő számítások kb. 4-5 perc menetidőnyereséget jeleztek, kb. annyit, mint amennyi a belvárosban föld alá helyezett vonal adna, de jóval olcsóbban.

### **Megjegyzés:**

A Győri kapu kiszolgálásán ez a módszer rontana, a megállóban pedig a nálunk ismeretlen védősávot kellene kialakítani, hogy az áthaladó járatok lényeges lassítás és idővesztés nélkül közlekedhessenek, ehhez pedig a mai közúti nyomvonal mellett nem látszik mód. A megoldás zavarérzékenysége is nagyra tűnik.

### **Felvetés (3):**

Győri kapuban lakók jelezték, hogy a buszforgalom megszűntekor elvesztik a kapcsolatot a Volodga városrészrel, a hivatalnegyed északi részével (bíróság, rendőrség, stb.), a Petőfi térrel, a Búza térrel (Volán, plaza, piac) és a József Attila úttal (munkahelyek, iskola).

### **Javaslat:**

A Transman anyag által jelzett 101-es megtartása a Győri kapun nem segít. Ehelyett a 18-as járat egész napos közlekedését kellene bevezetni a következő módosításokkal:

- A Győri kapuban ugyanazokat a megállót használja, mint a villamos.
- A Búza teret érintse, akár a 24A-val összevontan, annak útvonalán elérve a Megyei Kórházat és a Repteret (Bosch, Tesco, egyéb munkahelyek).
- A mai DIGÉP végállomásról vissza irányban a Diósgyőri Kórházat érintve közlekedjen, így annak közvetlen (és alacsonypadlós járművekkel fogyatékosbarát) kapcsolatot adva a Búza térre is.

A 18-as által biztosítható 15-20 perces követéssel az az utasmennyiség, amelyet egyébként a megtartani kívánt 101-es vinne, részben átterhelődik, más részét a 21-es viszonylat veheti át.

## **6. Stadionok megálló**

### **Felvetés:**

A kis forgalmú villamosmegálló megszüntethető, feladatát ugyanitt a 6-os busz újonnan létesített megállóval átveheti. Sporteseményekhez félreálló vágány ("rozsdás") létesíthető, annak peront építve ez a speciális célforgalom kiszolgálható.

## **7. Zenta és Vince utca**

### **Probléma:**

A két megálló túl közel esik egymáshoz, miután a Táncsics térrel való összevonás tiltakozást váltott ki. A tiltakozás alapjául állított kereskedelmi egység azóta megszűnt.

**Javaslat:**

Amennyiben továbbra is ragaszkodnak a helyiek a megállóhoz, eltolt párosként kellene üzemeltetni a párost, be és ki irányban egyet-egyet hagyva a párosból. (A Táncsics tér lehetséges, később említett átszállási kapcsolatai viszont épp ellekező igényt támasztanak, a Vince utcai megálló visszahelyezését a csomópontba.)

**8. Pálos vendéglő körüli szűkület****Probléma:**

A túl nagy forgalom miatt a "helyet elvevő" villamos ellen irracionális tiltakozás alakult ki.

**Felvetések:**

- A kritikus kb. 100-120m szakaszon fonódó egyvágányos üzem. Ez 4 perces követés és 30km/h átlagsebesség mellett kivitelezhető, bár növeli a zavarérzékenységet.
- A 2505-ös (egri) út forgalmának elterelése a rendezési tervben jelzett Erdész utca--átkötés--Előhegy utca--Béke utca útvonalra. A bejárás alapján a rendezési terv adatai nem feltétlenül helyesek a telekhatárokat és a beépítést illetően, valamint hosszabb szakaszon új út építését igényli.
- A 2505-ös út forgalmának elterelése a Bartók utca déli házsorának kertjeit kisajátítva, jórészt bontás nélkül a Kökény utca és a Bartók köz között. Hátránya szintén a jelentős költségvonzat.
- A berekaljai forgalom elterelése a Tölgy utcára tervezett átkötés felé. Jelenleg ez az út sem adott, bár a bontások egy része már befejeződött. A Bartók köznél szintén beépítési problémák hátráltatják a feltáróút megvalósítását.
- A kritikus szakaszon a Lillafüred felől a belváros irányába tartó forgalom elterelése a Nagy Lajos király útjára. Az útvonalat eredetileg sétálóutcának szánták és a villamosforgalmat megszüntették rajta, de a tömb megkerülése is elegendő lehet, s így a mai MVK végállomást tartalmazó közön át a forgalom visszajuthat az Árpád útra, ehhez csak ívkorrekció szükséges, valamint a buszvégállomás elköltöztetése.
- Zajvédő falak alkalmazása. Mivel a zajforrás főleg a kerekek, így korlátozott magasságú fal is hatásos lehet, mint például az albertfalvai, szintén panelházak mellett vezető villamosvonalak esetén. Hasonló hatást kelthet a járda szintjének a panelházak alapszintjéig emelése a kritikus szakaszon, ez egyúttal a szabálytalan gyalogosforgalmat is akadályozza (korlát itt is szükséges).



(C) Hamster, <http://hampage.hu/>

## 9. A nyomvonal és az út elhelyezése

### 9.a. Északi oldali vezetés

#### Probléma:

Túlzott közelség a panelházakhoz, a házakat kiszolgáló szervízutakat metszi, a lillafüredi ki irányt metszi. A különben nem feltétlenül támogatandó szélesítésnek nem áll útjában.

### 9.b. Déli oldali vezetés

#### Probléma:

Túlzott közelség a családi házas övezethez, a lillafüredi be irányt metszi.

### 9.c. Középvezetés

#### Probléma:

Zárt pálya esetén forgalmi akadállynál nincs kikerülési lehetőség, burkolt pálya esetén a forgalom akadályozza a villamosközlekedést is. Az esetleges későbbi szélesítést megnehezíti.

#### Javaslat:

Amennyiben középvezetés kerül megvalósításra, úgy a kikerülést azokon a szakaszokon, ahol másképp nem biztosítható, a pálya burkolásával lehet biztosítani, de a pályát az útszintből jól észlelhető, de járművel átjárható módon ki kell emelni. Alternatíva a gömbsoros leválasztás.

A szélső vezetésnél a déli jár kevesebb lakos sérelmével.

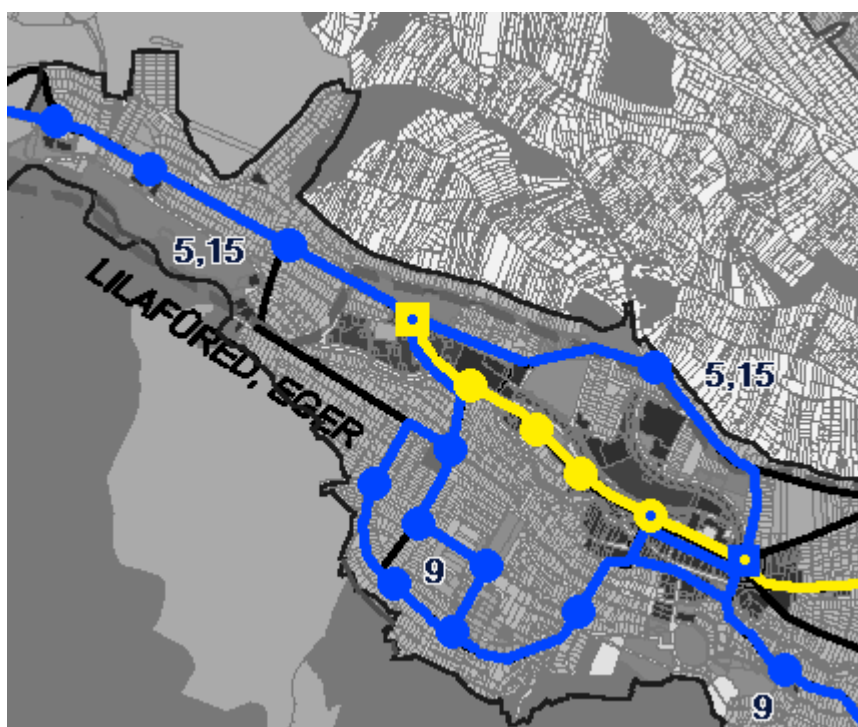
## 10. Felső-Majláth végállomás

### Probléma:

A forgalmi adatok alapján a végállomás a villamos számára megfelelő helyen van, a helyi kiszolgálás számára azonban az átszállási kényszer a kerülővel együtt komoly minőségromlásként jelenik meg. További tiltakozást válthat ki a kisvasút megrövidítése, ennek "városi" szakasza ugyanis éppolyan egyedi, mint a kisvasút maga.

### Javaslat:

Felső-Majláthnál P+R végállomás alakítandó ki, azonban a buszvonalakra (feltételezve a megemlített utcák kiépítettségét) az alábbi módosítások vizsgálandók meg (hivatkozás a Transman anyag alapján):



5,15: a Bükk felől a villamosvégállomás érintése után az Erdész és Előhegy utcákon át a Táncsics térre érkezik, kis decentrum létesítendő itt. A köztes szakaszon a Tömörkény utcánál megálló szükséges, mely a Kuruc utcai panelszalag legészakibb és az Árpád utcán lévő megállóktól legtávolabb eső részét, valamint a családi házas zárványt kiszolgálja.

9: A Tokaji Ferenc utcától hosszabbítva érinti a Táncsics teret (csatlakozás a villamoshoz és a két bükki járáshoz), majd a Tölgy utca átkötésén át Berekalját szolgálja ki. A mai Kőkény utcai hídon újra eléri az Árpád utat, majd a forgalmi igényektől függően Felső-Majláthig, vagy az 5-ös és 15-ös járatokra rásegítve a Majálisparkig közlekedik.

Berekalja két egyirányú útvonalának (a mai hurok) így ugyan aszimmetrikus, de a villamosvonalat két helyen is elérő kiszolgálása lesz, ritkább követés esetén a lakók egy része azt is eldöntheti, melyik megállót választja. A járat ezen felül menekülőútvonalat ad a vasgyári járatok (9,19,29,67,68) elérésére. A Transman anyag 1A-s viszonylata kötelező átszállást és kerülőt tartalmaz, ezért ellenjavalt.

### **Megjegyzés:**

Az IMCs (intermodális csomópont) és az átszállásszám növelése az európai tapasztalatok alapján utasriasztó, rontja a modal splitet, ezért részesítik előnyben pl. az átmérős járatokat. Ennek a tapasztalatnak az átvétele vezetett a budapesti 7-es buszcsalád sikeres átszervezéséhez. A párhuzamosságot pedig a kiszolgálási terület bővítésével lehet feloldani.

Felvetődött még, hogy az új diósgyőri buszvégállomás a Vár közelében, a strand parkolójánál legyen. A Táncsics tértől azonban a Bodrogi Zsuzsa utca Vár melletti szakaszán át szinte egyenes út vezet a Várhoz.

## **11. További hosszabbítás Papírgyár, Majálispark, Lillafüred irányába**

### **Probléma:**

A nem feltétlenül szerencsés díjszábsísi szerkezettel "buszhoz szoktatott" utasokban még mindig a Majálisparkra szervezett megoldás emléke kísért, bár az utasforgalmi adatok ezt (a ritka rendezvények kivételével) nem támasztják alá.

### **Javaslat:**

A meghosszabbítást, mint lehetőséget, nem kell elvetni, de megígérni sem. Valószínűleg a forgalmat a Majálisparkig egy egyvágányú, ritka követésű viszonylat is el tudná látni, ennek létesítése azonban gazdaságtalan a jelenlegi helyzetben és valószínűtlennek látszik a jövőben is.

## **12. Gyorsjáratok kapcsolata Diósgyőr és a belváros, valamint az észak-déli tengely között**

### **Probléma:**

Diósgyőrből a város központja, a pályaudvar, illetve a kapcsolódó városrészek csak időigényes utazással érhetők el.

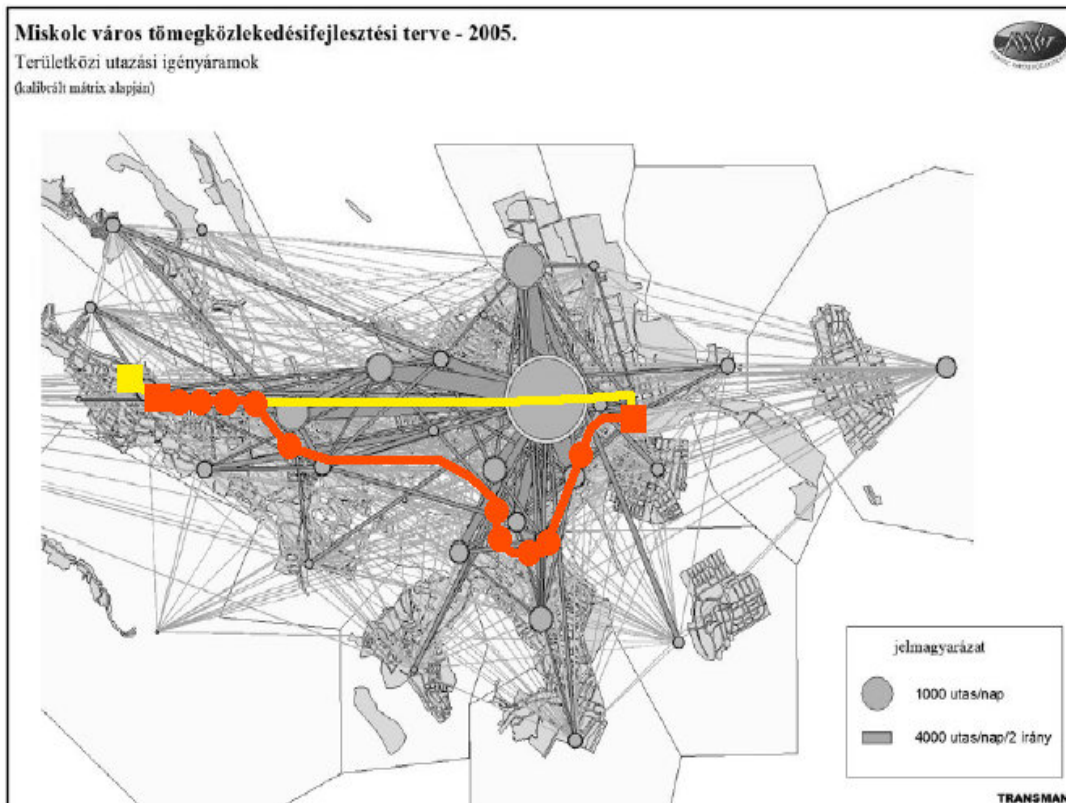
### **Felvetések:**

- Villamossal párhuzamosan egy mainál kevesebb megállót tartalmazó gyorsbuszjárat megtartása, ahogy a budai 56-os villamos és az 56-os gyorsbusz közlekedik. (Ellenvetés: a gyorsjáratok "amortizálódása" az egyre újabb és újabb kikövetelt megállók miatt, lásd a 101B járatot.)
- Iparvasúti vonal bevonása a közlekedésbe, Diósgyőr--Bulgárföld--Vasgyár--Tapolcai elágazás útvonalon, illetve a Tiszai pályaudvarig.

### **Javaslat:**

A Transman anyagban nem vették figyelembe a tranzitban rejlő lehetőséget, tehát hogy az iparvasút a nyugati és a déli városrészek közt éppenhogy előnnyel rendelkezik a lakott területek elkerülésével, a kevés szükséges köztes megállóval. Hátrány, hogy a peremesi bányavasút nyomvonalában pályát kell építeni, ám a vasgyári hurokba bevezetés túl sokat lassítana. Hátrány még, hogy a vonal teljes hosszában nem tehető kétvágányossá, de a pálya felújításával, lakott területen kívül akár 70-80km/h sebességgel, kevés (kitérős) megállóval működő menetrend állítható össze.





Az iparvasúti vonalnak, miután kivált a Bulgárföldnél a diósgyőri vonalból, a következő megállók javasoltak:

- Vasgyár (Kabar utca és Mester utca keresztezéséhez közel), itt két középiskola, rendelőintézet, munkahelyek és csekélyebb lakóterület áll, buszos átszállás biztosítható, a Diósgyőri kórház a rágyaloglási határnál fekszik. (A Vasgyár belső területén, mindaddig, amíg jelentős változás nem történik, megállót nem szükséges létesíteni.)
- Felső-Ruzsin (az egyetemi E/6-os kollégiummal kb. egy magasságban), itt az egyetemi kollégiumok és az egyetem informatikai intézete, a kémiai intézet, valamint a nemrég átadott új előadóterem esnek közel (közelebb, mint a régi hőközponttól bármi az E/0-ás kollégiumon kívül), illetve jóval kevésbé utascsabító módon a Mednyánszky utca szélső házai, jelentős szintkülönbséggel. A Csermőkei út az iparvasút adottságai miatt gyalogos felüljáróval itt könnyen áthidalható. (Oktatási időszakon kívül ez a megálló kivonható a menetrendből.)
- Korrach Mór utca (a régi hőközponttól kissé délre, közvetlenül a vasúti felüljárónal), vonzaskörzete a Sályi utcáig és részben a Szilvás utcáig terjed, valamint a Május 1. telep tartozik hozzá a közeli buszmegállóval. Elképzelhető, hogy a kereskedelmi egység is települ a volt hőközpont mellé.
- Hejőcsaba (az Igazság utca és a felüljáró között), innen Hejőcsaba északi, bérházas része, valamint a Középszer és a Testvérvárosok útjának déli vége érhető el, közvetlenül itt buszmegálló is található.
- Tapolcai elágazás. Nehézség, hogy az átszálláshoz is nagyobb a kívánatosnál a távolság, az Avasszombjaitól sajnálatosan messze vezet. Fontosságát növeli az ide tervezett buszvégállomás is.
- Rendezőpályaudvar (a Lévay József, illetve a Gutenberg utcákkal kb. egy vonalban, gyalogos felüljárót feltételezve), ez Martin-Kertváros jelenleg ellátatlan nyugati oldalának, a rendezőpályaudvarnak, illetve a Soltész-Nagy Kálmán utca érintett területének ad ellátást, utóbbinál lehetővé tenné a 4-es és/vagy a 31-es járat elvételét is. (A 31-esek egy részét érdemesebb lenne a Szinvaparkon át járatni.)

- Tiszai pu. vá. (Nem feltétlenül szükséges minden járatnak ide érkeznie, betétjárat fordítópont lehet a Tapolcai elágazás is, de a selyemréti felüljárónál (Malom) létesíthető bekötésen át a belváros is egyetlen köztes megállóval (Soltész-Nagy Kálmán út) elérhető az iparvasúti vonalról.



Miskolc, 2006. május 28.

Perlaki Attila  
perlaki@chello.hu