

## Nyílt levél állásfoglalása Miskolc Megyei Jogú Város zajvédelmi intézkedési tervével kapcsolatban

Az intézkedési tervben számos pozitív elem található, azonban a teljes anyag szemlélete elavult, nem tükrözi a világ fejlett városaiban már több éve lezajlott paradigmaváltást, nem foglal eléggé határozottan állást számos kérdésben, néhány ponton kifejezetten kontraproduktív, tényszerű vezető intézkedéseket javasol.

Hangsúlyozni szeretnénk a komplex szemlélet szükségességét is, a környezeti terhelés problémái egymással összefüggnek, ezért a zajvédelmi intézkedési terv sem nélkülözheti a többi aspektus figyelembe vételét.

### Konkrét észrevételeink

#### 7. old:

*"A kerékpárutak fejlesztésének lehetőségei a vizsgált területen a meglévő hálózat alapján történik az egyes utak és útszakaszok vonatkozásában.*

*Ez tartalmazza:*

- a meglévő kerékpárutak fejlesztését
- új kerékpárutak építését.

*A kerékpáros- és a gyalogos közlekedés fejlesztésével önmagában nem csökken olyan mértékben a személygépkocsi közlekedés, hogy az zajcsökkentést eredményezze."*

A kerékpáros közlekedés fejlesztését komplex rendszerként kellene értelmezni és nem kerékpárutak fejlesztésében, új építésében. Pl. forgalomcsillapítás, a kerékpáros közlekedés előnyben részesítése az egyéni motorizált közlekedéssel szemben, a kerékpáros közlekedés támogatásának kedvezményezése az adórendszerben, kávéterem-rendszerbe emelése, a tempó 30, sebességcsillapítási, forgalomcsillapítási intézkedések, nevelés, ösztönzés, kommunikáció, stb. tartozik ide.

Fontos kiemelni, hogy szükséges a meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűségi, biztonsági felülvizsgálata is. Ezzel kapcsolatban utalunk rá, hogy nemrég vált nyilvánossá az Állami Számvevőszék és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség egymástól független vizsgálatainak eredménye. Mindkét vizsgálat megállapította, hogy az elmúlt időszakban EU-s forrásokból lakott területen végrehajtott kerékpárforgalmi fejlesztések általában nem hozták a várt eredményt, közlekedésbiztonsági és több más szempontból is problémásak. Miközben tehát a kerékpárforgalmi hálózat fejlesztésének fontosságában egyetértünk, hangsúlyozzuk, hogy azt biztosan nem az eddigi megszokott módon kell folytatni.

#### 3.1 pont:

A felsorolás néhány hiba mellett alapvetően jó, de kiemelendő, hogy a sebességkorlátozás/forgalomcsillapítás a legolcsóbban és leggyorsabban megvalósítható – figyelembe véve Miskolc viszonyait.



Az anyag komoly hiányossága, hogy egyáltalán nem említi ezen a helyen a közösségi kerékpáros közlekedési rendszert (KKKR, amilyen pl. a Bubi is lesz), amely pedig a nemzetközi tapasztalatok alapján kiemelkedő módon képes hozzájárulni a modal split arányok kívánatos irányba történő eltolásához, és különösen, ha a közösségi közlekedéssel azonos kártyával vehető igénybe, nagyon jól segíti elő az intermodalitás fejlődését is.

### "A járműpark felújítása

- kisebb zajkibocsátású nehéz áruszállító járművek beszerzése,
- kisebb zajkibocsátású autóbuszok, pl. **dízel EURO6** és soros hibrid típusú autóbuszok beszerzése"

Súlyosan árt Miskolc város érdekeinek ez a javaslat. A DPFS részecszeszűrővel felszerelt EURO 4-es, 5-ös, 6-os dízelmotorok élőlényekre gyakorolt hatását néhány éve kezdték vizsgálni külföldi egyetemek, kutatóintézetek. A műszaki mérések alapján kiderült: a PM 2,5 mikronnál kisebb méretű részecskék – amiket a „fejlett, környezetbarátnak” nevezett új dízelmotorok bocsátanak ki – gyakorlatilag akadálytalanul juthatnak el a tüdőn keresztül a véráramba. Hiába nem látszik a korom, még az EURO 6-os motorok PM kibocsátása is súlyos hatású az élőlényekre, a hibrid autóbuszoknál is csak kevesebb, de még mindig jelentős a városlakókat, különösen a gyermekeket érintő súlyosan egészségkárosító kibocsátás. Felelősen gondolkodva ma már csak a CNG (gázbusz), vagy még inkább a tisztán elektromos buszok ajánlhatók (utóbbi technológia még kevésbé elterjedt, a CNG már Magyarországon is több városban jelen van).

Utak melletti cserjék, bokrok, sövények létesítését támogatjuk. Olcsó, védi a lakosokat, védi a gyalogosokat (ha olyan, hogy nem tud átmenni rajta, és váratlanul autó elé lépni), védi a gyerekeket, mert nem tud a labda után futni az úttestre, szűri a levegőt, port. Új életteret, zöld területet biztosít. Mindazonáltal felhívjuk a figyelmet, hogy utcátlakozásoknál, kapubejáróknál, csomóponti környezetben különösen szeparált kerékpárutak esetén fontos a rálátási háromszög biztosítása, baleset-megelőzési okokból.

Talán leginkább a **3.3. pont** kapcsán vethető föl, hogy az anyag nem szól az otthonról végezhető munka zajvédelmi jelentőségéről.

Ma már a szellemi munkaterületek jelentős részén a munkavégzés gyakorlatilag azt jelenti, hogy a munkavállaló a számítógépére interneten érkező bejövő adatokat, információkat feldolgozza, majd továbbküldi másik számítógépre. Ezek a feladatok otthonról is végezhetőek lennének, ezért fölösleges az irodaházakat fenntartani. Már csak idő kérdése, hogy az otthonról végzett munka mikor kezd robbanásszerűen terjedni, de az biztos, hogy ez a hivatásforgalmi közlekedés teljes átalakulásával is jár majd.

A **4.1 pont** helyzetelemzéséből leginkább két dolog említése hiányzik:

1. A közlekedési helyzet várható alakulását befolyásoló tényezők, a modal split arányváltozásainak, várható eltolódásainak bemutatása (az egyéni gépjármű-közlekedés dinamikus növekedése megállt, további jelentős növekedés már nem várható, kerékpáros közlekedés megjelenése és dinamikus növekedése).



2. A Búza tér kapcsán kiemelendő, hogy a problémák jelentős részét a buszpályaudvari szervizfunkciónak a térre telepítése okozza. Ha a járatokat (helyi és helyközi egyaránt) a sajátosságaiknak megfelelően teljes körűen átlós járatokká szerveznék össze, amelyek csak megállóhelyként érintenék a teret (természetesen a megállóhelyek kiváló átszállási kapcsolatokat biztosító kialakításával), akkor jelentős terület szabadulhatna fel, és minden szempontból csökkenne a térre nehezedő nyomás, miközben a közösségi közlekedés utasai számára az utazás komfortosabbá válna. Kitűnő példa az ilyen jellegű hálózati topológiára, járatszervezésre pl. Münster, ahol a főpályaudvar előtti terület tölt be hasonló közösségi közlekedési funkciót, mint nálunk a Búza tér, mégsem végződik előtte egyetlen helyi vagy helyközi autóbusz-viszonylat sem.

### 13. old. 4.2 pont:

#### **Legnagyobb probléma, hogy a városnak nincs közlekedésfejlesztési koncepciója!**

Az annak nevezett korábbi dokumentum nem tartalmazza azokat a megalapozó munkarészeket, amelyek alapján indokolható lenne az útépitések szükségessége.

Az útépitéseket nem feltétlenül ellenezzük, de fontos, hogy az utak azért épüljenek, hogy tényleges mobilitási szükségleteket elégítsenek ki, ne pedig öncélúan, nem fenntartható járműáramlást generálva.

Egy város közlekedésfejlesztési koncepciójában a város népességi adatainak trendjeiből, az egy főre jutó GDP, a vásárlóerő várható alakulásából kell kiindulni. Fel kell mérni a forgalomvonzó létesítményeket, prognosztizálni kell a várható közlekedési áramlatokat.

Meg kell határozni a kívánatos modal splitet, azaz azt, hogy a város milyen munkamegosztást tervez az egyes közlekedési alágazatok között (figyelemmel a fenntarthatóság szempontjaira). Elemezni kell a meglévő vonalas infrastruktúrát.

Csakis mindezeket követően lehet felelősen kijelenteni, hogy van-e, és ha igen, akkor hol és milyen útépitésre szükség.

Néhány szempont: a város lakossága 207 ezer főről 165 ezerre csökkent, ez kb. megfelel egy Ózd méretű város teljes lakosságának.

Miskolcon a belvárosban az egyéni gépjármű-forgalom szinte semmilyen korlátozása nem történt, márpedig az autóforgalmat minden fejlett európai város egyre nagyobb mértékben szorítja ki a belvárosokból. Ha ez a folyamat Miskolcon is végre megindulna (és meg fog, ez a jövőben kikerülhetetlen), szükségszerűen járulna hozzá a modal split eltolásához, az egyéni gépkocsi-forgalom csökkenéséhez.

Az elkövetkező 10-15 évben a gazdaság lágyulásával várhatóan jelentősen megváltozik a foglalkoztatás. Először szűkebb körben, majd robbanásszerűen (hiszen az elérhető óriási megtakarítás miatt versenyhátrány lesz a céges ingatlanok fenntartása) elterjed a távmunka, az otthonról végzett munka. Ez a hivatásforgalmi csúcsokat kisimítja, csökken az útfelület-igény, valamint a közösségi közlekedésben a csúcsórai dolgozó járműszükséglet.



Minden jel arra mutat tehát, hogy – a fajlagosan leginkább pazarló útfelület-igényű – egyéni gépjármű-közlekedésre korábban jellemző extenzív növekedés kora elmúlóban van.

A parkolási feszültségek megoldásában a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően push és pull típusú intézkedésekre egyaránt szükség van, de a legfontosabb a belvárosi parkolási kapacitás csökkentése, korlátozása.

A szinte zajtalan elektromos kerékpárok, pedelecek önkormányzati támogatása, ÉMÁSZ bevonásával megoldható lenne.

#### **14. old.**

*"2008-ban fogadta el az Integrált Városfejlesztési Stratégiáját (IVS), amely meghatározta a település középtávú (7-8 évre szóló)"*

Kellene új, mert 2008 óta alapvetően megváltoztak a peremfeltételek! Már nem 225 forint a benzin és az üzemanyagok értékesítése is drasztikusan csökkent.

#### **16. old.**

A belváros forgalomcsillapítása, mint szlogen kevés, szükség van a sétálóutca jelentős bővítésére, a jelenleg privát érdekek oltárán feláldozott legértékesebb belvárosi területeken (bazártömb, Hősök tere, egykori Centrum áruház mögötti területek) a parkolás megszüntetése, ezeknek a területeknek a városlakók, az ide látogató turisták részére történő visszaadása parkok, játszóterek létesítésével. A belváros parkolásszűkítése, párosulva a közösségi közlekedés vonzóbbá tételével és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javításával, összességében eredményezheti a város számára kedvezőtlen, kis távolságú rendszeres egyéni motorizált közlekedés részarányának kívánatos csökkenését.

*"Kerékpárutak fejlesztése, építése. Továbbá a meglévő kerékpárutak javítása, biztonságosabbá tétele."*

A magyar fogalmak szerinti rossz geometriájú, nem irányhelyes, balesetveszélyes forgalomtechnikájú, járdára gyógyított városi kerékpárutakat ideje elfeledni, helyettük korszerű, a helyi adottságokat, kötöttségeket figyelembe vevő létesítménytípusokat megvalósítani. Utalunk ezzel kapcsolatban az ÁSZ és az NFÜ levelünk korábbi részében már hivatkozott jelentéseire, de az Egyesületünk által végzett elemzések is azt mutatják, hogy a miskolci meglévő gyalog- és kerékpárutakon arányosan sokkal több baleset történik, mint pl. az úttesten kerékpározókkal.

A parkolással kapcsolatban alapvető hiba, hogy a mélygarázsok a belvárosban létesültek, pedig ezeket a városszélen kellett volna létesíteni, a belvárosba pedig közösségi közlekedéssel és közbringával biztosítani a bejutást.

*„A belvárosi parkolás fejlesztését intenzív parkoló létesítmények építésével, mint parkolóházak, szint alatti parkolók szükséges kiszolgálni. Az intenzív parkoló létesítmények építési helyét szabadon kell hagyni és forgalomképtelen ingatlaná 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.”*

Ez a mondat önmagában merénylet a Green City, a város fenntartható fejlődése, az idegenforgalmi szempontból versenyképes belváros ellen. ez a belváros rombolása, és szembemegy minden európai trenddel. A sikeres európai városok egyike sem változtatta autó-falanszterre a belvárost, viszont mindenhol kitiltották a személygépkocsikat a történelmi belvárosokból. Kivétel talán a Balkán. Ez értékválasztás kérdése.

Súlyos hiba, hogy az anyag egyoldalúan csak a személygépkocsik parkolásával foglalkozik, de a kerékpárparkolással nem.

### **17.old.**

A kerékpárutakra vonatkozóan írottak szakmailag értékelhetetlenek. A kerékpárforgalmi fejlesztések kimunkálása speciális szakismereteket igényel, erre alkalmas szakemberekre kellene bízni. Az eddigi rossz tapasztalatok alapján mindenképp fontos a tervezés civil kontrollja is.

### **4.3.2. Zajvédő fal**

Sommás és megalapozatlan a kijelentés, mindenképp szükséges és lehetséges lenne pl. a Gömöri felüljáróra, amely melletti toronyházakban élők zajterhelése kritikus.

### **4.3.4.2.**

Szükséges a sétáló övezetben city logisztika kialakítása, és ezzel összefüggésben a behajtások komoly korlátozása.

### **21. old. 4.3.4.4.**

A sebességmenedzsmet a főutak kivételével már ma is megléphető (meglépendő!!!), és nem csupán zajvédelmi szempontból, hanem a sok gyalogosgázolás miatt is. A főutat nem érintő általános tempó 30 már Magyarországon is terjed. Érdekes, hogy ettől itthon mennyire félünk, miközben pl. Grazban járva turistaként megállapítjuk, hogy mennyivel másabb az élet, a légkör, és ott boldogan tartjuk be a korlátozást.

### **9. Javaslat a közönségtájékoztatásra:**

Lám, a közönséget már az intézkedési terv előkészítésébe sem vonták be, legalábbis Egyesületünket, és az általunk ismert zöld szervezeteket biztosan nem.

### **32. old. 1. fázis javaslatai:**

Hálózatfejlesztésbe be kell vonni a civileket, lakosokat!

MVK járműbeszerzésénél legyen végre CNG busz, ahogy az ATTAC-on is jelezve lett.

### **Közlekedés szervezés + parkolás:**

Így van! Minél gyorsabb intézkedés szükséges!



## Területhasználat tervezés:

*"Javasoljuk, hogy a Belváros környezetminőségi szempontból legyen kiemelten védett"*

Ne korlátozzuk a belvárosra! A lakótelepek, kertvárosok, negyedek lakóznák is!

## Utolsó oldal:

### Összesítő táblázat a javaslatok, költségek megadásával:

1. fázis összes költség **KÖZOP** nélkül:

9956,3 millió Ft ennek a:

- ☞ **45,3 % szennyező, nem fenntartható járműközlekedés**
- ☞ **20,4 % szennyező, nem fenntartható járműközlekedés által tönkretett utak javítása**
- ☞ **32 % tömegközlekedési járműpark**
- ☞ **1,2 % kerékpárút fejlesztésre**
- ☞ **0,5 % közlekedésszervezés. vajon a lámpák összehangolása, kampányok a fenntarthatóság irányába, stb. is benne van?**
- ☞ **0,8% vasúti zajcsökkentés**

2. fázis

- ☞ **0,05% a max. pár millióba kerülő tempó 30, ami pedig már lassan az egész EU-ban olyan természetes, mint ahogy reggel felkel a nap.**

