

Kocsonyafesztivál  
Zöld Sátor



Kunhalmi Zoltán  
Vascsák Roland

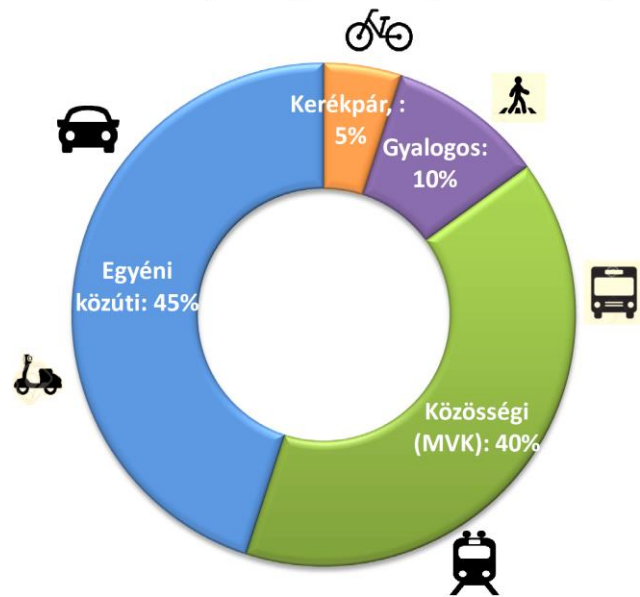
Miskolc,  
2020. február 15.

## **Miért tart Miskolc közlekedése a káosz felé?**

Miskolc közlekedési problémái,  
összefüggések a különböző közlekedési módok között,  
a Bosch-Katalin kerékpárút nevű projekt kapcsán

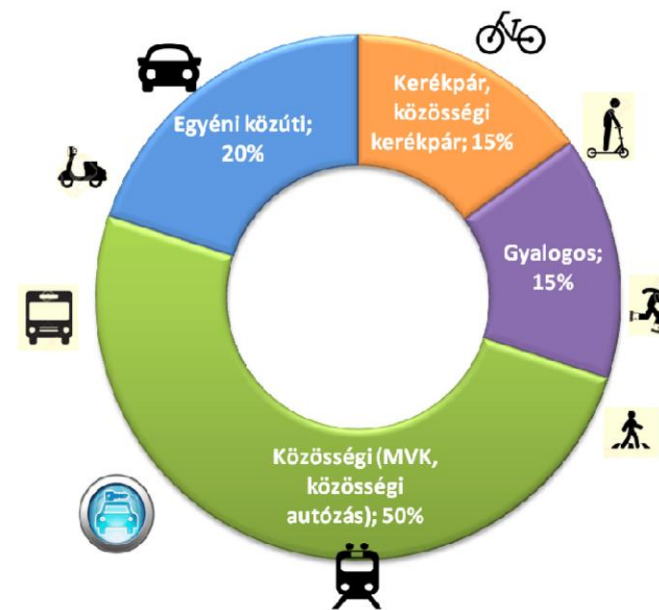
# Hogyan közlekedünk?

Közlekedési módok jelenlegi részaránya Miskolcon (2016.)



2-8. ábra Miskolc modal split – jelenlegi

Közlekedési módok célzott részaránya Miskolcon 2030-ra



3-3. ábra Modal split a jövő Miskolcában (célértékek)

**MILYEN MA  
A VÁROSI  
KÖZLEKEDÉS?**

## A MOBILITÁSI HÉT ELJUTÁSI VERSENYEK EREDMÉNYEI

Felső-Majláth – Városház tér



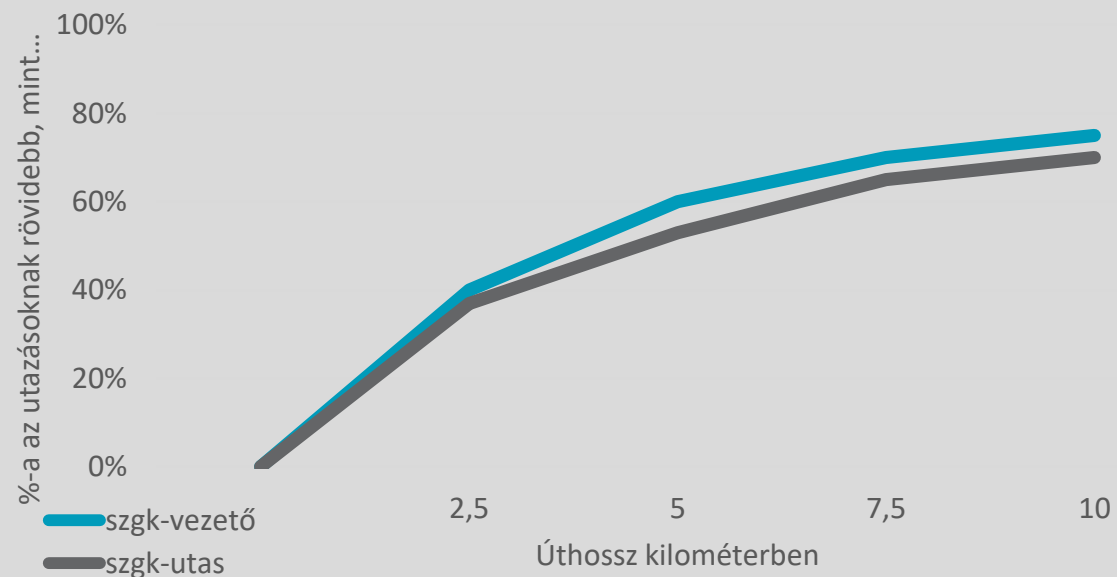
Év / Eredmény (perc)	Futó	Kerékpár	Villamos	Autóbusz	Személyautó
2014	30,5	14	24	36	18
2015	29	13	19	33	14
2016	31	16	21	37	21
2017	36	14	21	40	22
2018	35	22	22	38	22
2019	34	18	28,0	36	22

**EURÓPAI MOBILITÁSI HÉT**  
2019. SZEPTEMBER 16-22.

#mobilityweek



Ilyen rövidek az autós utazások



# Mennyire vagyunk tekintettel egymásra?



Gépjármű  
50 km/h, 1 fő



Gépjármű  
parkol



Villamos  
50 utas



Gyalogos  
gyalogol



Gyalogos  
áll



Kerékpáros  
15 km/h



Kerékpár  
parkol



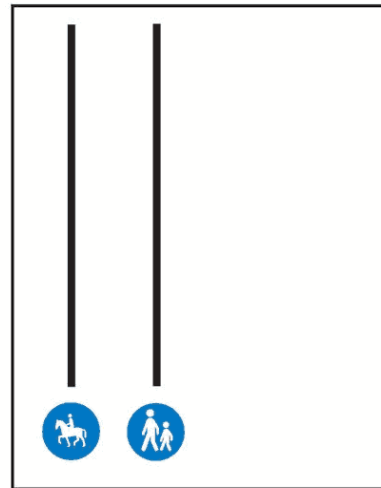
Hogyan  
gazdálkodunk  
a felülettel?



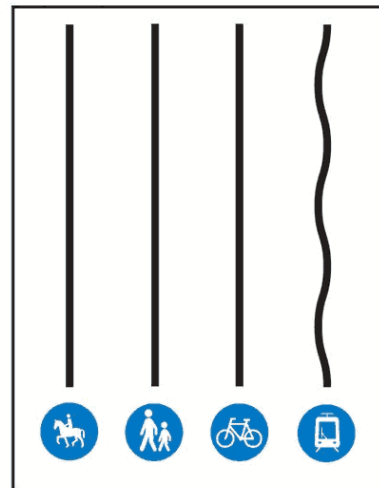
## 7000 YEARS OF RATIONALITY

## A SHORT HISTORY OF TRAFFIC ENGINEERING

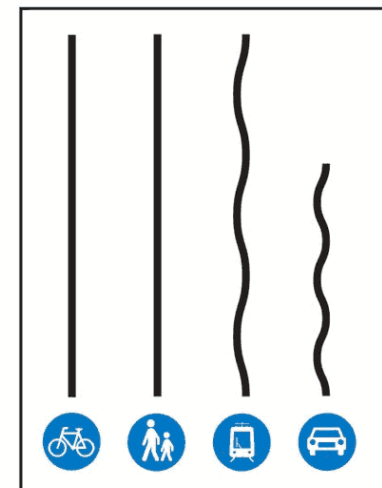
Hogyan  
közlekedünk?



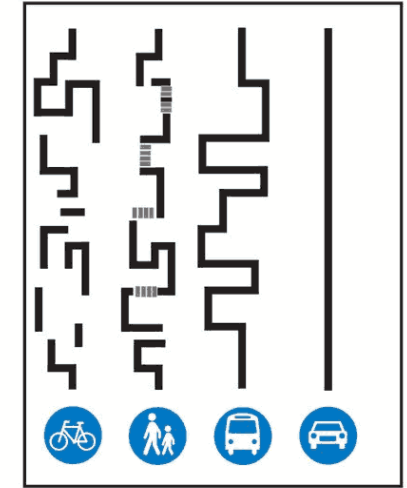
1800



1900



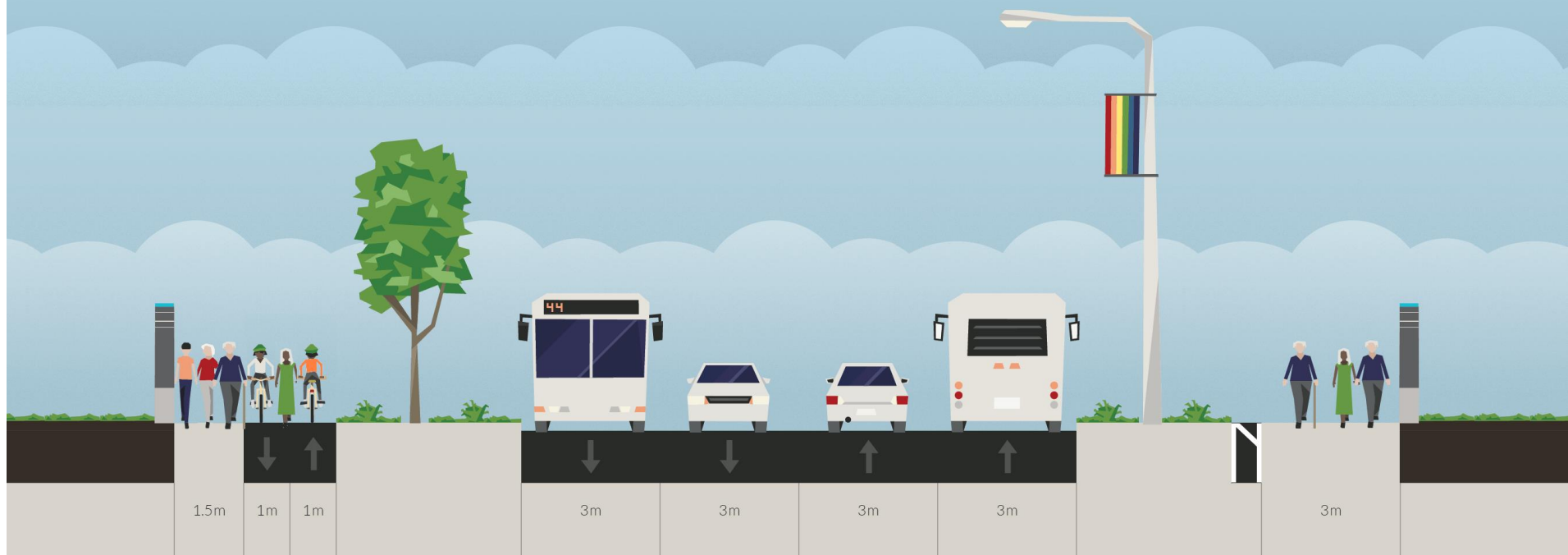
1920



1950 - present

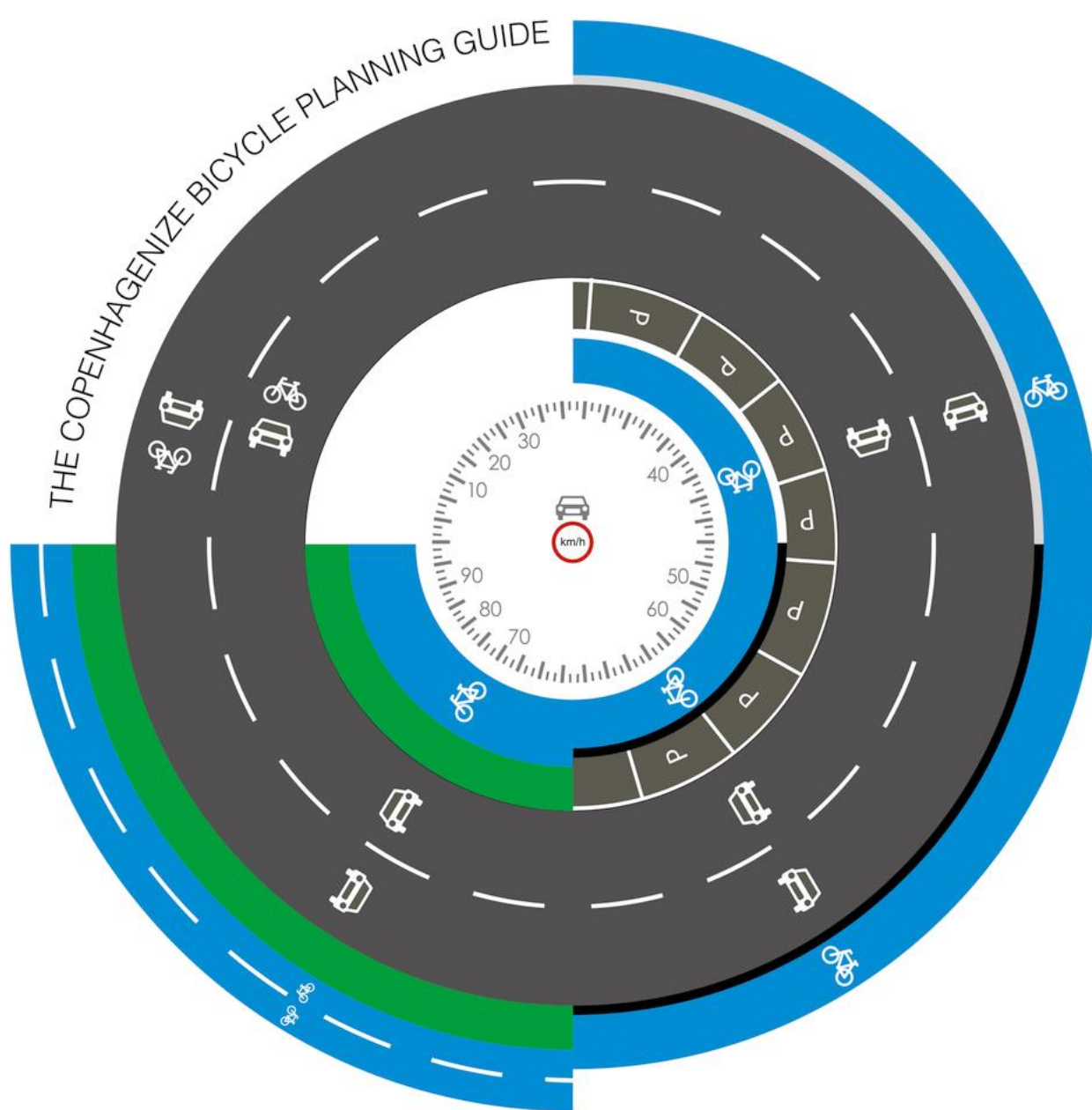
# Csabai kapu - a bizonyítottan rossz megoldás

Hol, hogyan lehet gyalogolni, kerékpározni?





# Így épül föl a kerékpározható úthálózat



DANISH BEST PRACTICE: 10-30KM/H NO SEPARATION. 40KM/H PAINTED LANES. 50-60KM/H CURB SEPARATED LANES. 70-130KM/H FULLY SEPARATED BY A MEDIAN. BICYCLE INFRASTRUCTURE IS PLACED ON THE RIGHT SIDE OF PARKED CARS. BI-DIRECTIONAL ONLY OFF-STREET. THANK YOU.

**COPENHAGENIZE**  
EU  
Design Co.





10

Verkeersmilieu 1  
maatgevende voertuigfamilie: A (lopen)

Az út és a forgalom kategóriája (vision zero)	Lehetséges sebesség
Mindazon helyek, ahol gyalogos és gépkocsi konfliktusba kerülhet	30 km/h
Útkereszteződések, ahol gépkocsik oldalütközése fordulhat elő	50 km/h
Utak, ahol gépkocsik frontálisan egymásba csapódhatnak	70 km/h
Utak, ahol nem lehet oldal- vagy frontális ütközés	100+ km/h

30

50



50

70



20

Verkeersmilieu 2  
maatgevende voertuigfamilie: B (fietsachtigen)



30

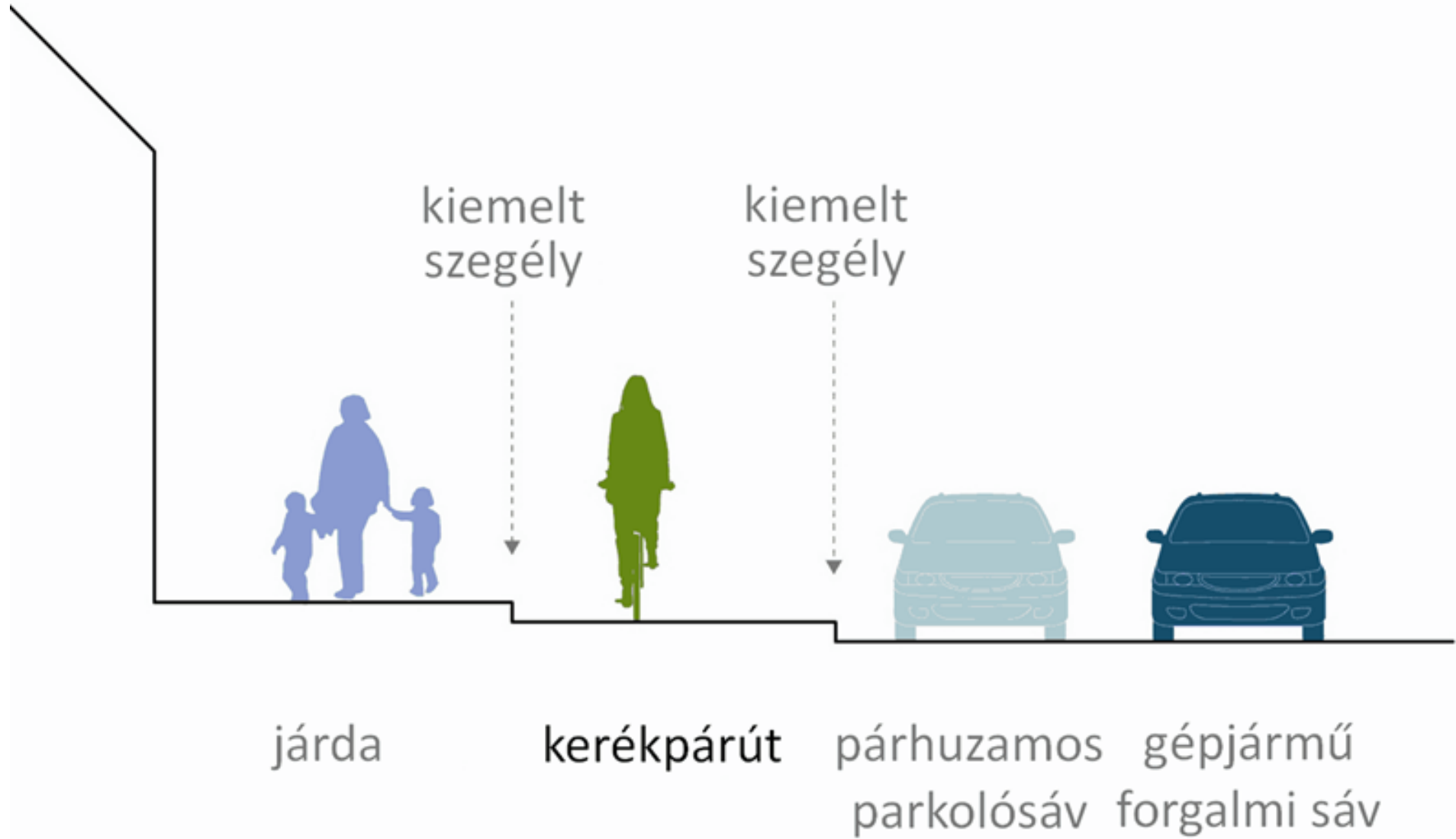
Verkeersmilieu 3  
maatgevende voertuigfamilie: C (lichte motorvoertuigen)



50

Verkeersmilieu 4  
maatgevende voertuigfamilie: D (auto-achtigen)

Ilyen főutakat szeretnénk...



(Lars Gemzøe, Gehl Architect, Copenhagen nyomán)



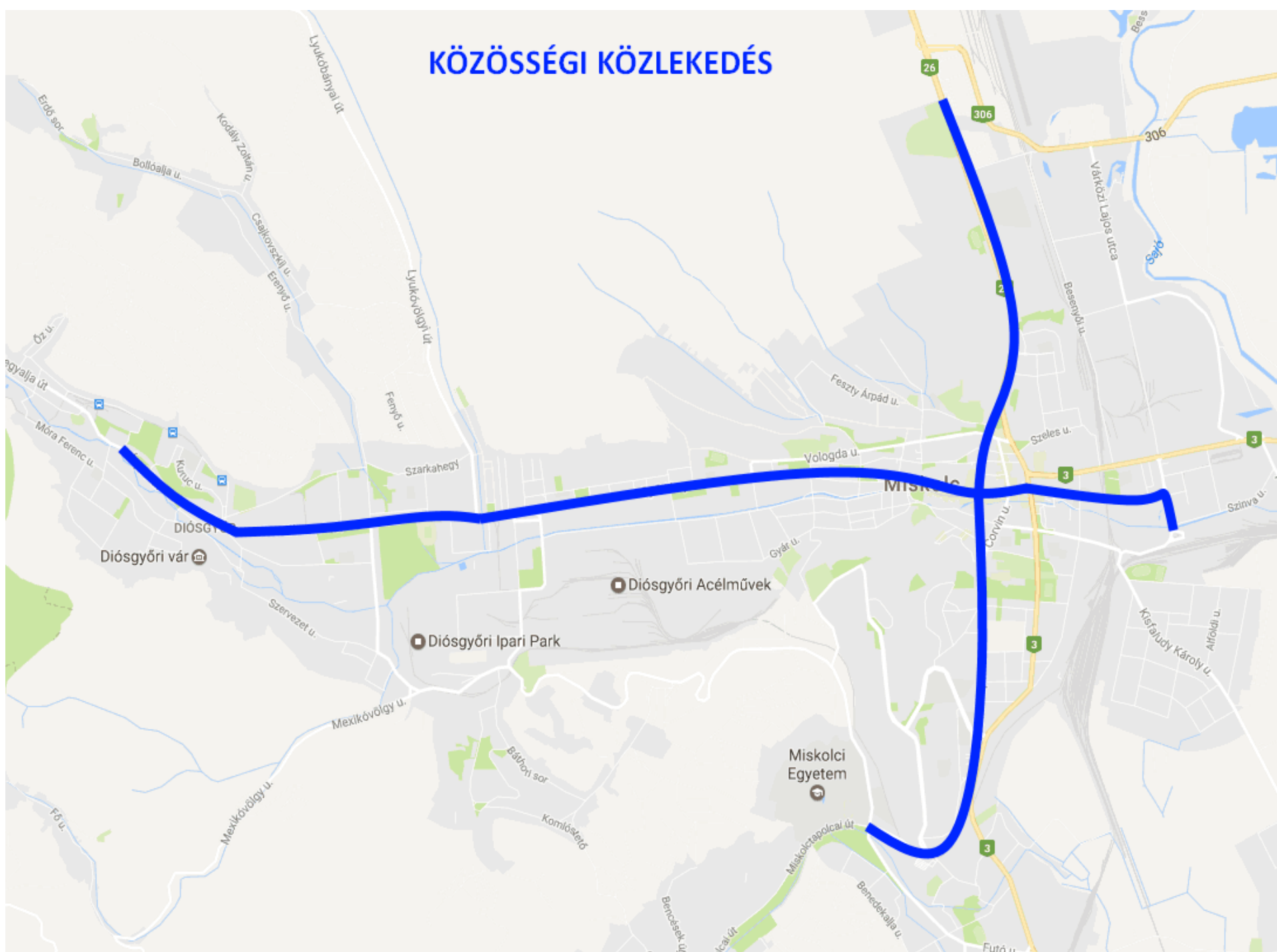
...és ilyen  
lakóutcákat...





# KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Lehetőség  
1.





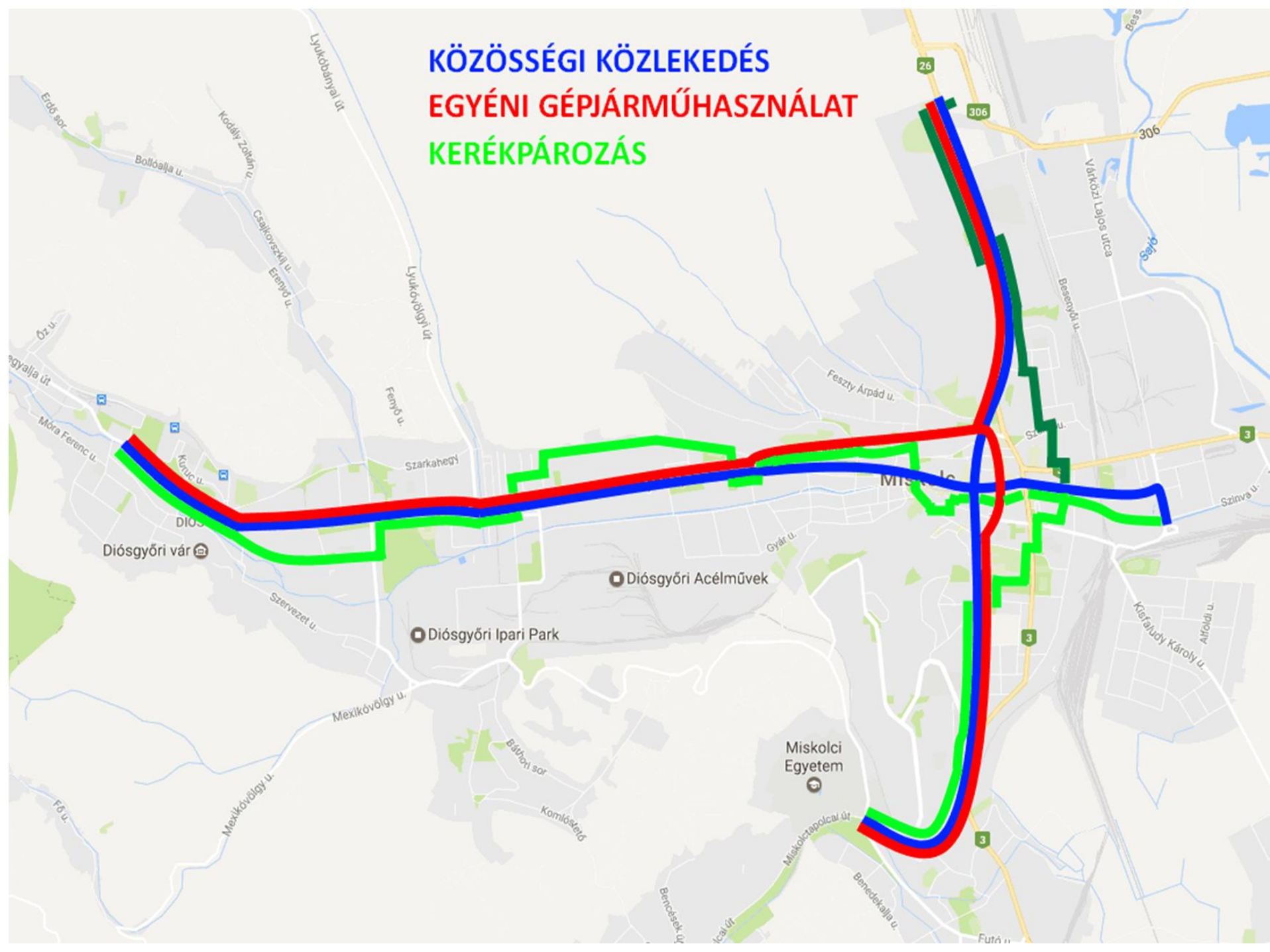
# KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS EGYÉNI GÉPJÁRMŰHASZNÁLAT

Lehetőség  
2.

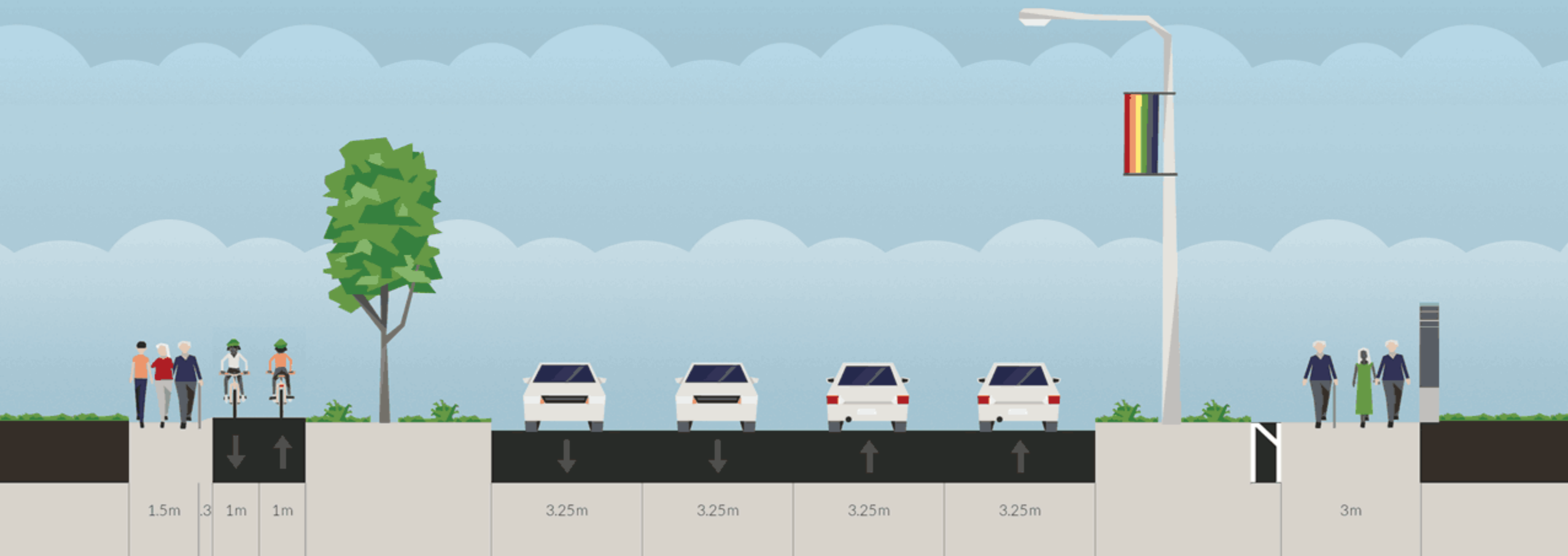


**KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS**  
**EGYÉNI GÉPJÁRMŰHASZNÁLAT**  
**KERÉKPÁROZÁS**

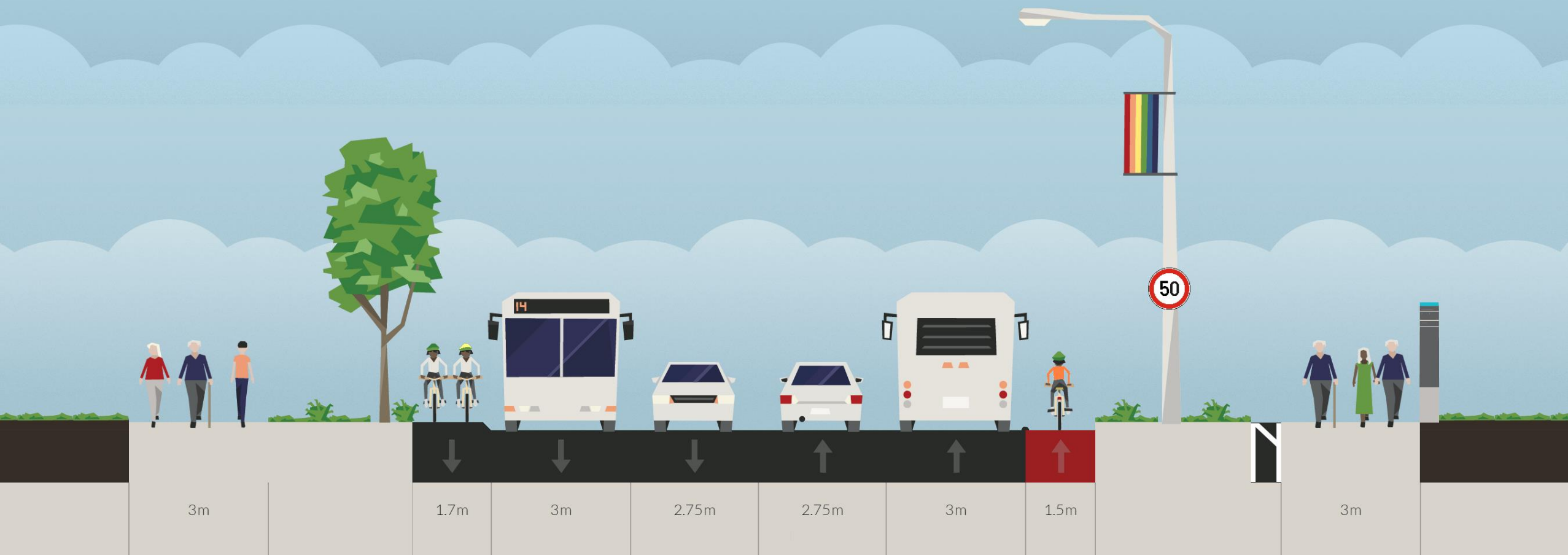
**Lehetőség**  
**3.**



# Szentpéteri kapu – a város tervei szerint

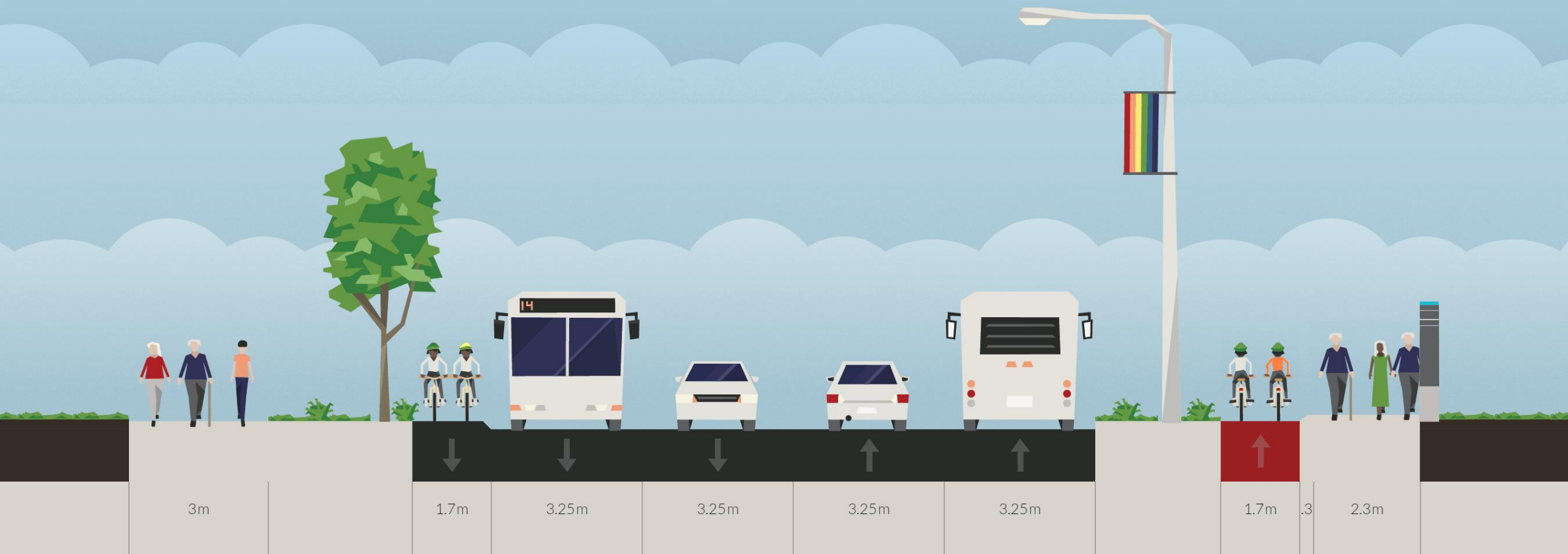


# Szentpéteri kapu – a KME javaslata szerint

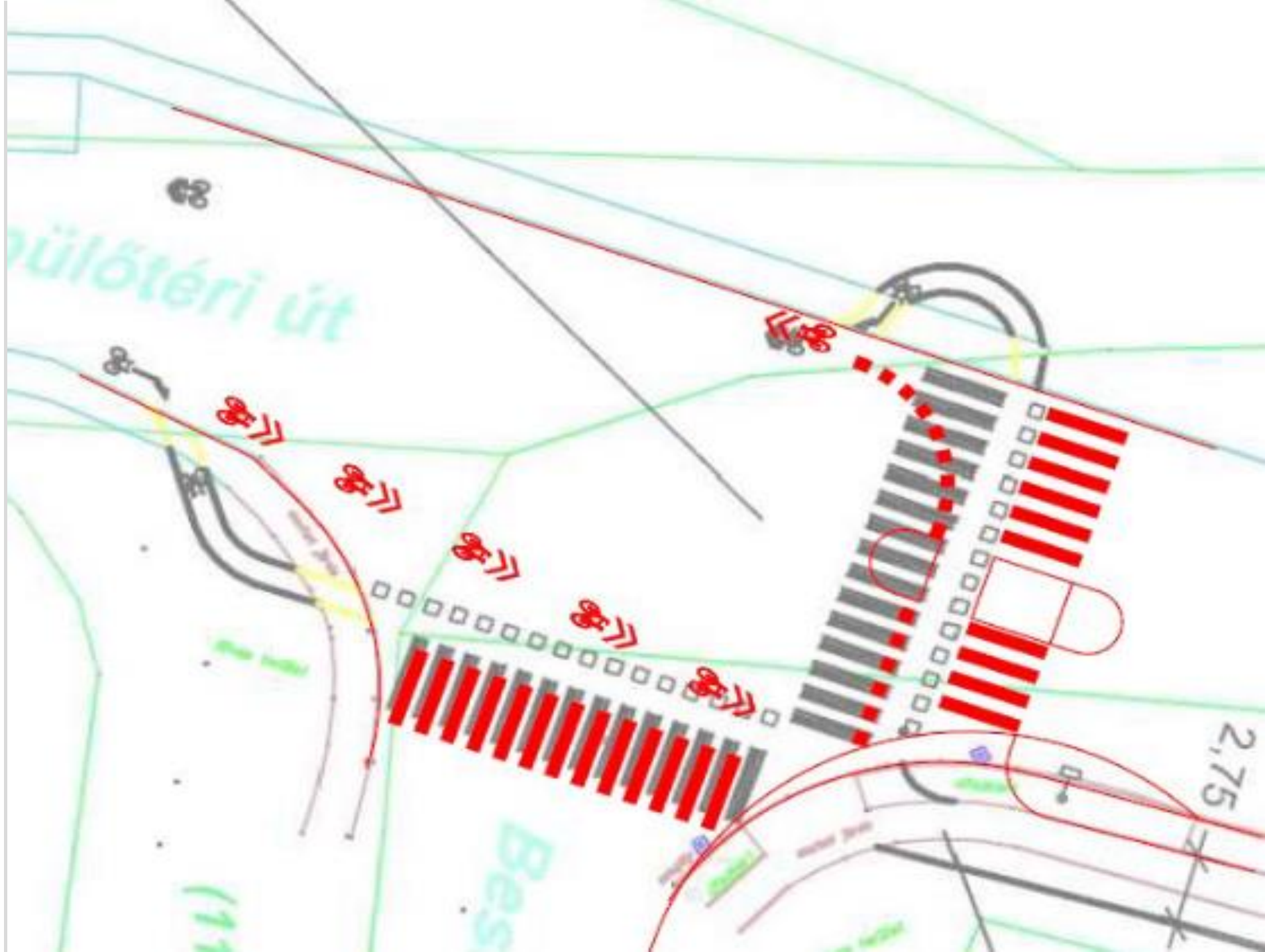




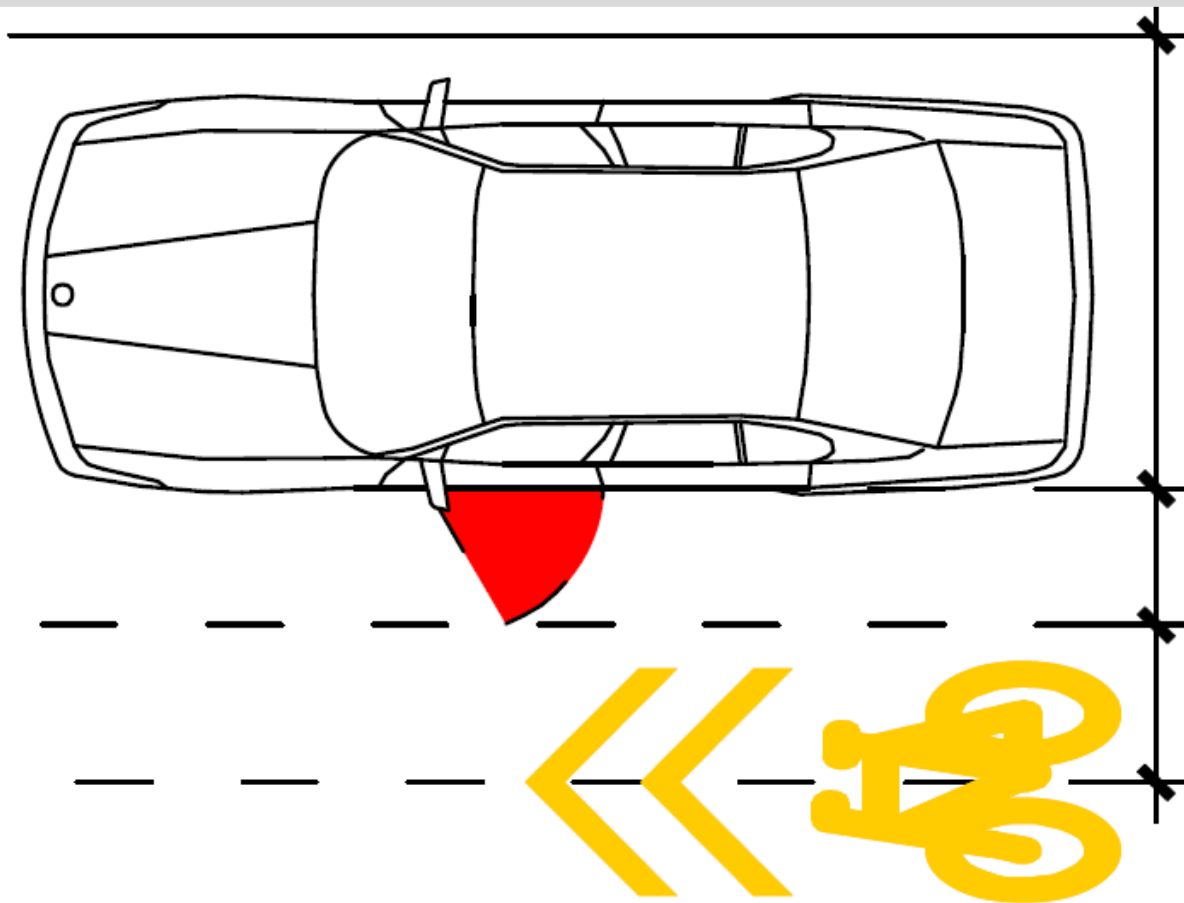
# Szentpéteri kapu – egy lehetséges kompromisszum



Mit javasoltunk  
mi?



**Gyerekrasz  
vs  
forgalomtechnikai  
terv**



**Parkolósáv, min. 2,00**

**Biztonsági távolság ( $O_t$ )  
a 8.1 táblázat szerint  
Középvonal az ajtótól  
min. 0,70**



**Köszönjük a  
figyelmet!**

