



# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET



## Forgalomlefolys a Görögszölő – Andor – Kőporos tengelyen 2020 elején

Miskolc, 2020.

Összeállította: Kerékpáros Miskolc Egyesület  
Mikli Bertalan, Vascsák Roland, Zsebe János





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## 1. Problémafölvetés

Miskolc város alakja, földrajzi adottságai miatt a város kerékpárközlekedésének legfontosabb és egyik legnagyobb forgalmú útvonala a kelet–nyugati irány, amelynek különösen jelentős, és több éve egyik legjobban kerékpározható szakasza a Kondor – Róna – Szarkahegy – Görögszőlő – Andor – Kőporos utcák alkotta tengely.

Ezen a szakaszon az utolsó jelentősebb beavatkozás 2011-ben történt, amikor legalizálták az egyirányú forgalmú utakon a kétirányú kerékpárközlekedést, valamint a Béla és a Károly utcák között megépült az ÉMOP-projekt VII. szakaszaként a nyitott kerékpársáv. Ezt követően hosszan húzódó egyeztetéssorozat után alakult ki és működött az idei év elejéig a szakasz forgalmi rendje.

Kislétszámú (három szomszédos utcából való) lakossági csoport agresszív föllépését követően a 2020. év elején a közút kezelője – városvezetői utasításra – bármiféle szakmai és társadalmi egyeztetés, illetve megalapozó vizsgálat nélkül, minden forgalomcsillapítási szakmai alapelvvel szöges ellentétben megfordította a gépjárművek kijelölt forgalmi irányát az Avar és a Károly utca között, ezáltal surranóutat hozva létre a szakaszon.

Ezután 345 aláírásos lakossági tiltakozás bontakozott ki, környezetvédő és kerékpáros civil szervezetek fölháborodását követően került sor az ügyben társadalmi egyeztetésre, melyeken a városvezetés nagy nehezen visszakozott korábbi bejelentésétől, miszerint a módosított forgalmi rendet véglegesnek tekinti, és annyit vállalt, hogy forgalomszámlálást végeztet a végleges forgalmi rendről történő döntés megalapozásához.

Tekintve, hogy a forgalomszámlálás önmagában még pontos lebonyolítás esetén sem alkalmas egy útszakasz forgalomlefolrásának megfelelő jellemzésére, a Kerékpáros Miskolc Egyesület többféle módon is monitorozta az érintett szakaszt annak érdekében, hogy érdemi információk álljanak rendelkezésre a döntéshozók és a nyilvánosság számára.

A 2020. május 25-i újabb egyeztetésen lehetőséget kaptunk e monitorozó tevékenység eredményeinek bemutatására. Azonban úgy tapasztaltuk, hogy elhangzott érveinket – talán a felfokozott hangulat miatt – érdemes alaposabban vizualizálva bemutatni. Ezt tartalmazza ez az átdolgozott dokumentum. Jelentőségénél és terjedelem-igényénél fogva a v<sub>85</sub> meghatározásával külön dokumentumban foglalkoztunk.

**Kiemeljük, hogy ez a nyomvonal különösen fontos a miskolci kerékpárközlekedés számára, hiszen NINCS alternatív lehetőség a belváros és a város nyugati része közötti kapcsolatra!**





## 2. Kijelölt forgalmi iránnyal szemben közlekedés

A vonali forgalomcsillapítás klasszikus elvei szerint az egyirányúsított úton a forgalmi irányokat szakaszosan meg kell fordítani. Ez nemcsak az átmenő forgalom kiszűrésére garancia, hanem a sebességhatár betartatásához is nélkülözhetetlen.

A gépjármű forgalmi irányok a Szarkahegy – Görögszőlő – Andor tengelyen az elmúlt évtizedben az alábbiak szerint változtak:

1. A villamospálya rekonstrukciója kapcsán az addigi rend helyett a tengely végig BE irányú lett.
2. Az eredeti forgalmi rend 2011. október 15-én állt helyre, ekkortól a Szarkahegy BE, a Torontáli és a Károly utcák közötti szakasz KI, a Károly utcától az Andor utca BE irányban vált egyirányúvá.
3. Két nap múlva, 2011. október 17-én visszaállították a minden szakaszon BE irányú forgalmi rendet.
4. A kibontakozó tiltakozás hatására 2012 áprilisában ismét helyreállították az eredeti forgalmi rendet.
5. 2012 novemberében számos politikai és társadalmi egyeztetést követően alakult ki a sok éven át jól működő, kompromisszumos forgalmi rend: a Torontáli és a Nemzetőr között KI, a Nemzetőr és az Avar között BE, az Avar és a Károly között KI, onnan tovább BE irány. Az eredetileg 940 m KI irányú szakasz tehát igen jelentősen, 43%-kal rövidült, de az alternáló kiosztás miatt ez még vállalható volt.
6. 2020. január 21-én az Avar és a Károly utcák közötti szakasz forgalmi irányát megfordították, BE irányú lett. Ezzel 1,75 km hosszúságú, összefüggő azonos (BE) irányú szakasz jött létre.

A KI:BE irányok aránya tehát alapvetően módosult, és komolytalanná vált:

140 m  
1750 m

A mostani irányfordítás hatása:

Jellemző	Irányfordítás előtt	Irányfordítás óta	Változás
KI irányú szakaszok száma	2	1	-50%
KI irányú szakaszok hossza	140+400=540 m	140 m	-74%
KI irányú szakaszok jellemzői			
• végig egyenes	igen+nem	igen	-100%
• végig belátható	igen+nem	igen	-100%

Az alternáló gépjármű forgalmi irány a gyakorlatban akkor működik jól, ha elég hosszúak és a tiltott irány felőli végükről nézve áttekinthetetlenek a szakaszok ahhoz, hogy ne kockáztassák a gépjárművezetők a kijelölt iránnyal szembeni behajtást. Látható a táblázatból, hogy a mostani irányfordítással éppen ez a fontos követelmény enyészik el.









## 3. Gépjárműforgalom növekedése

*Kezdeményezők a január 15-i egyeztetésen:*

**Téves feltételezés, hogy a lakók miatt megnő az Andor forgalma**

A forgalomművekedés (helyesen: gépjárműforgalom növekedése – mivel a gyalogosok és a kerékpározók forgalma is beletartozik a forgalom gyűjtőfogalmába, és most nem rájuk gondolunk) sokféleképpen értelmezhető, ebből kettőt emelünk ki:

1. A tengely keleti részére – ezt számlálta a városháza.
2. A változással érintett szakaszra.

A városháza számlálásához megjegyezzük, hogy arra számos körülmény hatott:

1. Rövid idővel a változás után végezték.
2. A médiában bejelentették a számlálást.
3. A számlálás idején is intenzív volt a rendőrség jelenléte a területen, ami épp a legproblémásabb gépjárművezetők számára elriasztó, útvonal módosító hatású.

A városházi számlálás – már csak a beavatkozás helyétől való 1,2 km-es távolságából adódóan – véleményünk szerint nem lehetett alkalmas a forgalomáramlás területen belüli átrendeződésének megállapítására. (Több okból jeleztük is, hogy mi a számlálással nem egyetértünk, hanem csupán tudomásul vesszük.)

Mi a változással érintett szakaszon nem hagyományos számlálást végeztünk, hanem azt néztük meg, hogy a szakaszon egy kerékpárvezető, mikromobilitási eszközt használó, vagy futó a munkanapi csúcsidőben (reggel BE, délután KI irányban) történő áthaladása alatt hány gépkocsival találkozott a régi, és hányal a megváltozott forgalmi rendben. Azért, mert a forgalomáramlás átrendeződésére voltunk kíváncsiak.

A kapott eredményt táblázatban foglaltuk össze.

ELŐTTE			
9 számlálás	Autó	Alkalmanként egy kerékpár ennyi autóval találkozik	
Nemzetőr-Avar+A-N	3,5	0,39	
Avar-Károly+K-A	0,0	0,00	
<b>Nemzetőr-Károly+K-N</b>	<b>3,5</b>	<b>0,39</b>	
UTÁNA			
40 számlálás	Autó	Alkalmanként egy kerékpár ennyi autóval találkozik	Növekedés
Nemzetőr-Avar+A-N	24,5	0,61	57,50%
Avar-Károly+K-A	28,0	0,70	∞
<b>Nemzetőr-Károly+K-N</b>	<b>52,5</b>	<b>1,31</b>	<b>237,50%</b>

Mivel a változás előtti időszakról kevés adatunk volt, ezért nem az abszolút, hanem a fajlagos (alkalmankénti) találkozási értékek összehasonlításával határoztuk meg a növekedést.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Vizsgálatunk alapján egy tetszőleges munkanapon, csúcsidőben közlekedő kerékpárvezető, mikromobilitási eszközt használó, futó

- a Nemzetőr és Avar utca között 57,5%-kal több gépjárművel találkozott,
- a Nemzetőr és Károly utca között 237,5%-kal több gépjárművel találkozott.

Ez az eredmény arra utal, hogy megkezdődött a gépjárműforgalom átrendeződése. Azok a gépkocsik, amelyek korábban olyan – a Görögszőlővel párhuzamos – utcákon közlekedtek, ahol az úttesttől kiemelt szegéllyel (sőt, jelentős hosszban mindkét oldalon, zöldsávval) elválasztott járda áll a gyalogosok rendelkezésére, ma már egyre nagyobb számban jelennek meg az irányfordítással érintett szakaszon, amely a Nemzetőr és az Avar utca közötti gépkocsiforgalmat is növelte, ahol pedig nem történt módosítás. Mindez főleg biztonsági kockázatot okoz különösen a gyalogos-, de a kerékpárforgalom számára is.

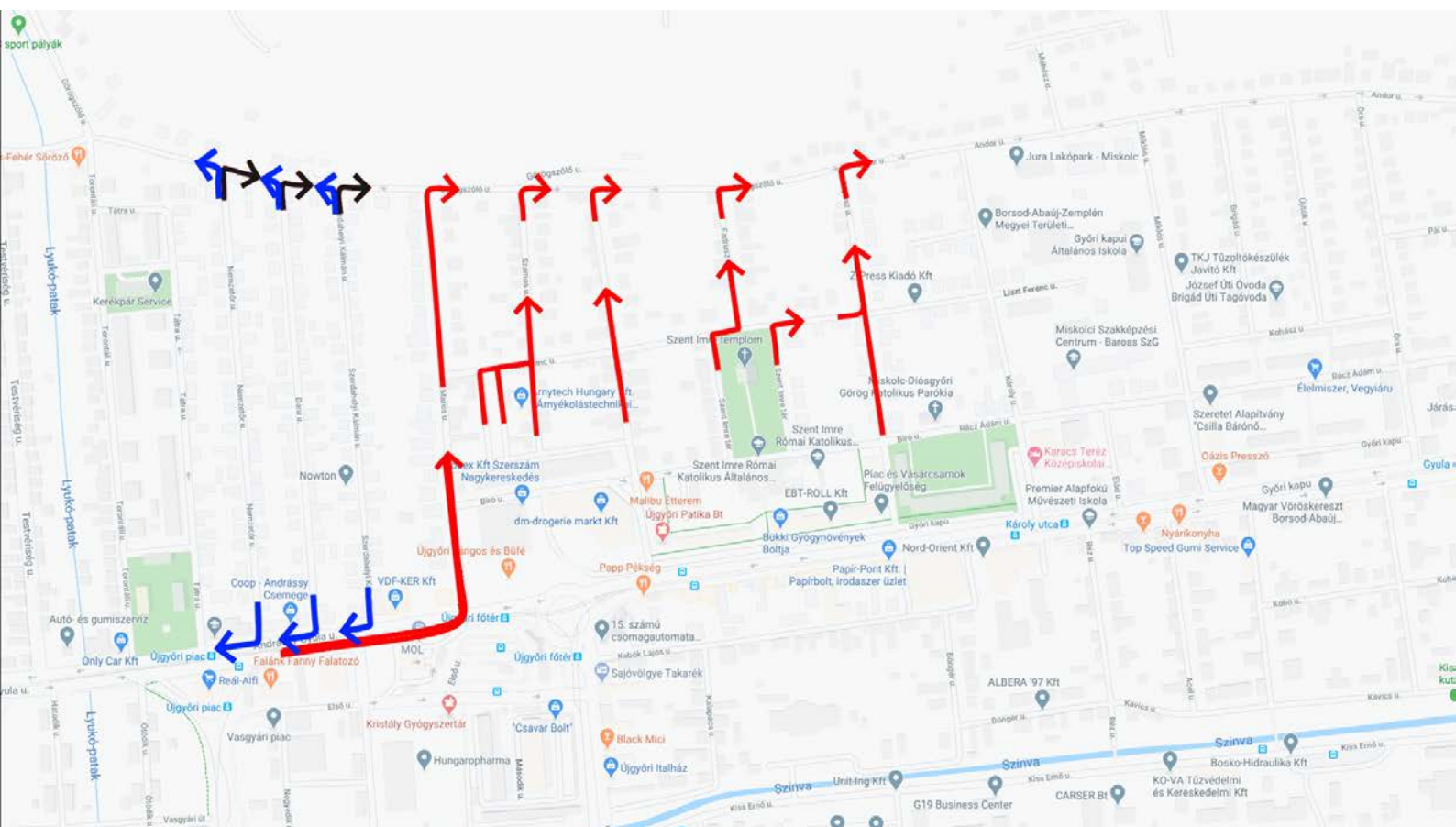
Az irányfordítás azonban jó lehetőséget nyújt a város nyugati területeiről érkezők számára is, hogy surranóútként használják a tengelyt, lásd az alábbi térképen. Ez az átrendeződés is megindult.

A térképen kék nyilak mutatják a Nemzetőr, a Daru és a Szerdahelyi utcák közlekedési lehetőségét a villamospálya rekonstrukciója követő helyzetben.

Feketével jelöltük annak a három utcának a tengelyre való felhajtási lehetőségét, amely a 2012. novemberi, több országgyűlési és önkormányzati képviselő bevonásával, az akkori városvezetés által kidolgozott kompromisszumos, és nyolc éve jól működő megoldás eredménye. Jól látszik, hogy a Nemzetőr, a Daru és a Szerdahelyi utcák ekkor keleti irányú kapcsolatot nyertek.

A piros nyilak pedig azt ábrázolják, hogy a mostani irányfordítás következtében milyen újabb forgalmi áramlatok hajthatnak be a tengelyre.

Videón: [fölhajtás a Maros utcáról](#)





## 4. Torlódások

Noha a forgalmi irány megfordításának kezdeményezői a Károly utcai torlódásokkal is indokolták az irányfordítás vélt szükségességét, tapasztalataink szerint a Károly utcán dugók nélkül tudtak haladni a gépkocsik.

Vajon miért keletkezhetett akkor a szubjektív dugó-érzet?

Egyszerűen azért, mert valóban vannak dugók.

Csak hogy nem itt, hanem

- egyrészt a Kőporoson, az északi tehermentesítő útra történő behajtás előtt,
- másrészt az ÉTM csomópontjainál.

E dugók – melyekről videókat is linkelünk – ténylegesen léteznek, és a túlzottan tömeges egyéni gépkocsihasználat felületpazarló jellegéből adódnak. Csökkenésük elsősorban a módváltás érdemi ösztönzésétől várható. Azonban az Andor, illetve Görögszőlő utcák forgalmi irányai ezeket a dugókat érdemben nem befolyásolják.

Videók

[A késedelmes eljutás oka itt van](#)

[És itt kezdődik](#)

[Helybenjárás autóból](#)





## 5. Nyugvó forgalom (parkolás)

A szabálytalan várakozással leginkább az Andor utca nyitott kerékpársávos részén vannak gondok. Itt nem ritka az sem, hogy két sorban is áll gépkocsi.

De hogyan függ össze a szabálytalan parkolás – ami ellen egy évtizede képtelenek valóban hatékonyan föllépni a hatóságok – a forgalmi irány előző szakaszon történt megfordításával?

A kulcs ebben is a gépjárműforgalom volumene és sebessége.

A gyalogosforgalom és a kerékpársávon elhelyezett szemétyűjtő edényzet a nyitott kerékpársávban haladó kerékpárokat egyébként is kifliző mozgásra kényszeríti, e kifliző mozgások számát, gyakoriságát növeli a sáv szabálytalan elparkolása.

A kifliző mozgás önmagában nem jelentene veszélyt, azonban minél több gépkocsi halad a forgalmi sávban, annál gyakrabban kerül interakcióba gépkocsi és kifliző kerékpár. Ha ehhez a gépkocsik nagyobb sebessége társul, akkor könnyebben következhet be baleset.

Videók:

[Nem csak az autók okoznak gondot](#)

[Az akadály](#)

[Személygépkocsik, majd második sorban álló furgon](#)





## 6. Konfliktusok

*Kezdeményezők a január 15-i egyeztetésen:*

Károly utca el van dugulva. Mert 3 iskola van. (intézet) Gyermekvédelmi kp. nagy tumultus, vendég, saját forgalom.

Kerékpáros, gyalogos nem tud közlekedni a Károlyon.

A Károly utcai gyerekek a legfontosabbak, annak az utcának a forgalmát kell csökkenteni!

Mi 10 percenként indított kerékpárokra szerelt kamerákkal követtük nyomon a Károly utcai helyzetet.

Egyértelműen kiderült, hogy a forgalmi rend megváltozását megelőzően a Károly utcán – bár nem volt kevés belőlük – nem a haladó gépkocsik, hanem a gyermekvédelmi intézet környékén tapasztalható kaotikus parkolás okoz gondot.

[Előtte állapot videón](#) (itt egyébként STOP-tábla van)



Mint már a Google Street View 2012-es képén is jól látható, a személygépkocsik elparkolják a járdát, sőt, még a mozgáskorlátozottak feljáróját (!) is. Ezen nyilvánvalóan nem segít semmilyen Görögszőlő/Andor utcai irányfordítás. A probléma megoldása részben a civilizált gépkocsihasználat, és korszerű munkahelyi mobilitási terv készítése és alkalmazása lehet.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Másrészt érdemes észrevenni, hogy a gyermekintézmény bejáratához a másik oldali járdától nincs semmilyen védett áthaladási lehetőség, ha itt gyermekeket kell védeni, érdemes megvizsgálni a gyalogosok járdaszintre emelt átvezetésének megvalósíthatóságát.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az irányfordítást kezdeményező utcákból az irányfordítás előtt is el lehetett jutni az Andor tengelyre az iskolába járó gyermekek zavarása nélkül (de a gyermekvédelmi központ előtt valóban elhaladva), a Liszt Ferenc utcán át, ehhez nem kellett lemenni a Bíró/Rácz Ádám utcába.

További videók:

[Gond nélküli csúcsidőszak a Károly utcán](#)

[Nyugodt a Károly utca](#)

Kérdés, hogy milyen megoszlású gyermekforgalma van a gyermekvédelmi központnak. Nyilvánvalóan van, de nem mindegy, mekkora, milyen rendszerességű, és különösen, hogy a reggeli csúcsidőszakot érintő-e. A mi videóinkból, megfigyeléseinkből az derül ki, hogy nem.

A Nemzetőr és a Károly utca között végzett, a 3. pontban tárgyalt mérés alapján is egyértelmű, hogy jelentős új konfliktusforrás generálódott. Ezen szakasz forgalmában ugyanis az irányfordítás előtt a gyalogosok és a kerékpárok részaránya meghaladta a gépjárművek részarányát, a gépjárműforgalom folyamatos növekedése az irányfordítás hatására pont ezen a kritikus szakaszon jellemző, ahol nincs elválasztott gyalogos és kerékpáros felület.





## 7. Megállapítások, következtetések

2020 első hónapjaiban, a Görögszőlő utca forgalmi rendjének módosítása után vizsgáltuk a forgalomlefolysítást, vizsgálatunk eredményéből az alábbi tanulságok szűrhetők le.

1. Az érintett útszakasz kialakítása, állapota, forgalmi rendje egyáltalán nem alkalmas arra, hogy átmenő gépjárműforgalmat vezessen le, valójában már a jelenlegi forgalomhoz sem. Ugyanakkor a forgalmi irányok jelenlegi rendszerében az átmenő gépjárműforgalom folyamatos növekedésének megakadályozására nincs lehetőség.
2. Mind az ebben a dokumentumban bemutatott vizsgálatainkból, mind a sebességmérés eredményeiből látható, hogy az útvonalra felelősséggel semmilyen további gépjárműforgalom nem vezethető rá, mert az a biztonság rovására megy. Ezért első lépésben szükségesnek tartjuk az Avar és a Károly utca között az eredeti forgalmi rend (irány) helyreállítását.
3. A teljes tengelyen indokolt a forgalmi rend biztonság- és fenntarthatóság szempontú felülvizsgálata. Ehhez véleményünk szerint jó alapot szolgáltat az a 2019-ben a közút kezelője és a KME közös bejárását követő szakmai egyeztetéssorozat keretében kimunkált beavatkozási csomag, amely – az akkor hivatalban lévő illetékes alpolgármester jóváhagyása ellenére – a választásokat követően már nem valósult meg.
4. Ugyanakkor javasoljuk a tavalyi csomag felülvizsgálatát, szükség szerinti kiegészítését az idei évben történt forgalomszámlálás, valamint a forgalomlefolysítást monitorozó megfigyelések, vizsgálatok alapján.
5. Emellett vizsgálható, hogy a terület közlekedési rendszerébe be lehet-e úgy avatkozni, hogy az – a Görögszőlő – Andor tengelyen, vagy máshol okozott jelentős kár nélkül – kedvező legyen az irányváltoztatást kezdeményező három utca számára. Vizsgálatra javasolható a Liszt Ferenc utcán a jobbkezes forgalmi rend, vagy pl. az Avar utcáról – megfelelő feltételek megoldásával – a balra, a belváros felé történő kanyarodás engedélyezése.

\*\*\*

Végezetül az emléktáblaavatató felvonulás idén négy éves [fotóalbumával](#) mutatjuk meg, hogy milyen fontos Miskolc eme ikonikus útvonala.

