

SZIKSZÓ

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV

JAVASLAT

Infrastruktúra munkarész

Miskolc, 2011. szeptember hó

Közlekedés

Általános ismertetés



Szikszó Borsod és Abaúj határán fekvő település, a Cserehát lábánál. Könnyen megközelíthető, mert a 3-as főút keresztülhalad a településen, a Budapest - Miskolc - Kassa vasúti fővonal pedig a város mellett található.

A település megközelíthető közúton: a 3. sz. úton Miskolcig, majd onnan még 20 km.

Vasúton a 90. sz. Miskolc – Hidasnémeti vasúti fővonalon érhető el a település.

2015-re javasolt gyorsforgalmi úthálózat



A város fejlesztési koncepciójában a közlekedési ágazat területén is a jelenlegi helyzetből kiindulóan, a realitások talaján kell a fejlesztési irányokat, az elvégzendő feladatokat kijelölni. Ezért a helyzetelemzés lényeges indító eleme a fejlesztési koncepció kidolgozásának. Összességében megállapítható, hogy Szikszó nagyon jó közlekedésföldrajzi pozícióban van. A település a megyeszékhely, Miskolc vonzáskörzetébe tartozik.

1. Nagytérségi kapcsolatok

A nagytérségi közlekedési összefüggéseket tekintve Szikszó közlekedési helyzete – különösen ország általánosan nem jó közlekedési ellátottságát tekintve – jónak mondható.

A közúti közlekedésben a nagytérségi kapcsolatok minősítésének alapja a gyorsforgalmi hálózattal való ellátottság. Minthogy jelenleg Miskolcig kiépült az M30-as autópálya, és Szikszó kb. 20 km-re található Miskolctól, ezért elmondható, hogy a település gyorsforgalmi hálózattal való ellátottsága megfelelő.

Az OTrt-ben illetve a megyei rendezési tervben is szerepel az M30 autópálya továbbépítésének a nyomvonala, mely Szikszó igazgatási területét is keresztezi. Pontos, tanulmányokon, hatáselemzéseken alapuló nyomvonal még nem elérhető. A tervben feltüntetésre kerülő nyomvonal az OTrt-ből és a megyei tervből került átvételre.

A településfejlesztési koncepciónál „A”, „B” változattal számoltunk, mert a régi OTrt a település keleti oldalán jelölte, az új terv viszont már a már a nyugati oldalon.

Időközben jóváhagyásra került a B.-A.-Z. Megyei területrendezési terv is, mely az autópálya nyomvonalat a nyugati oldalon jelöli. A magasabbrendű terveknek való megfeleltetés miatt így a tervben a „B” változat került kidolgozásra.

A főúthálózati kapcsolatok hasonlóan jók. A városon halad keresztül a 3 sz. elsőrendű főútvonal. A további, a térségben található főútvonalak elérhetőséget Miskolc közelsége biztosítja.

A nagytérségi vasúti közlekedést hálózatilag tekintve Szikszó szintén kedvező helyzetben van. A 90. sz. Miskolc – Hidasnémeti vasúti fővonalon érhető el a település. Ez a fővonal Miskolcnál kapcsolódik a nemzetközi vonalhálózat részét képező 80-as számú Budapest-Miskolc-(Nyíregyháza-Záhony) villamosított vasúti fővonalhoz. Ezen át biztosított a vasúti kapcsolat mind a fővárossal, mind a megyeszékhellyel és a szomszédos megyék székhelyeivel.

A helyközi autóbusz közlekedést a Borsod VOLÁN látja el. A településnek buszpályaudvara nincs, csak megállóhelyekkel rendelkezik. A kistérségi központi szerepű autóbusz pályaudvar Encsen található.

2. A városkörnyék közlekedési helyzete

A közúti kapcsolatok a környező települések esetében jók. Ezek az országos főúton, és a főúthoz csatlakozó országos mellékúti kategóriába sorolt négy számjegyű összekötő utakon közvetlenül elérhetők.

A vonzaskörzet települései az encsi kistérségi autóbusz pályaudvar révén autóbusszal is elérhetők. A viszonylat hálózat kedvező és relatíve sűrű, ajáratsűrűség azonban gyakran panaszok forrása.

A környező települések egy része vasúton is elérhető, de az autóbuszközlekedés nagyobb sűrűsége és az utasok igényeihez való jobb alkalmazkodása miatt – ezeken a rövid távokon - inkább ez utóbbi tömegközlekedési eszközt használják az utasok.

3. A város közlekedési helyzete

A város közúti hálózata

» Autópálya / gyorsforgalmi út

Jelen pillanatban a települést autópálya vagy gyorsforgalmi út nem érinti, de jelenleg Miskolcig kiépült az M30-as autópálya, és Szikszó kb. 20 km-re található Miskolctól, ezért elmondható, hogy a település gyorsforgalmi hálózattal való ellátottsága megfelelő.

A távlati fejlesztési koncepciókban (Országos és megyei rendezési terv) szerepel az M30 autópálya továbbépítésének lehetősége. A pontos nyomvonal még nem tudható, a jelen tervben feltüntetett nyomvonal az OTrt-ből és a megyei tervekben került átvételre.

A településfejlesztési koncepciónál az „A”, és a „B” változattal is számoltunk, mert a régi OTrt a település keleti oldalán, az új viszont már a nyugati oldalon jelöli. Azóta a tervben a B változat került kidolgozásra.

Amennyiben az autópálya a nyugati oldalon megépül, akkor várhatóan a 2622. sz. út keresztezésénél építhető ki egy autópálya csomópont, amely biztosíthatja Szikszó elérhetőségét.

Mivel az autópálya leágazása valószínűleg csak az egyik végén érinti a települést, ezért az elkerülő útként nem fog funkcionálni. Ezért a település nyugati oldalán javasoltunk egy elkerülő út nyomvonaltervezését. Az út kialakításánál figyelembe vettük a nagynyomású gázvezeték, a vízfolyások és a terepviszonyok meglétét. A Vadász patakon egy új híd kiépítése szükséges.

Várható hatások: az autópálya és a csatlakozó csomópont megépítése előnyt jelenthet a település jobb és gyorsabb megközelíthetősége szempontjából, és új befektetők megjelenését eredményezheti. Csökkenhet a 3. sz. főút átmenő forgalma.

Azonban szükséges további fejlesztések végrehajtása is, mert amennyiben nem épül ki a fejlesztési javaslatban jelölt nyugati elkerülő út, akkor a 2622. sz úton generálódó többletforgalom megjelenik a település belvárosában is (3.sz főút) és növelheti az átmenő forgalmat.

» Főutak

A település jelenlegi úthálózatának gerincét két települési főút adja: a 3. sz. főút és a 2622. sz. mellékút belterületi szakaszai. Ezek az utcák egyben települési összekötő utak részei.

A települési főutak egyben gyűjtőúti funkciót töltenek be, belőlük ágaznak le az alsóbb rendű kiszolgálóutak, a lakóutcák.

A település közúti közlekedését alapvetően az azt átszelő országos 1. rendű fő- és összekötő utak határozzák meg, ehhez csatlakozik a település lakó és kiszolgálóút-hálózata.

A település meghatározó eleme a 3.sz. főút, települési főút. A főút nyomvonala észak-déli irányban halad át a községen.

A települést érintő fő és összekötő utak, valamint azok forgalma (az országos közutak 2006. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalmából és a forgalomváltozási tényezők táblázatai alapján megadott forgalomnagyságok):

- 3. sz. főút,	8297 Ejmű/nap
- 2622 ök. út,	1642 Ejmű/nap
- 37302 ök. út,	167 Ejmű/nap

Alapvetően az országos közúthálózat belterületi szakasza alkotja a település főúthálózatát.

Szélességük, vonalvezetésük kedvező a forgalom számára. Az utak szilárdburkolatúak, pormentesek.

Burkolatuk közepes állapotú, 5,0-6,0 m széles, általában egyoldali járda követi az út nyomvonalát.

A település gépjárműterhelése közepes, ezt azonban kerékpáros és lassújármű forgalom egészíti ki, az átmenő forgalom jelentős részét a tehergépjármű forgalom adja.

A főút terheltségének csökkentéséhez, az átmenő forgalom eltereléséhez és a közlekedés biztonságának javításához javasoljuk a települést elkerülő úthálózat kiépítését.

A hiányzó hálózati elemek megfelelően ütemezett, a város érdekeit is szolgáló kiépítésével biztosítható a településszerkezet és a lakóterületi fejlesztések színvonalas továbbfejlesztésének lehetősége. Szükséges a meglévő főúti csomópontok fejlesztése.

A települést elkerülő út két alternatívában került kidolgozásra, keleti és nyugati elkerüléssel. A tervben a nyugati elkerülőút megvalósulását támogatjuk, azonban lehetőségként a nyugati elkerülőutat is szerepeltetjük, mint távlati fejlesztési célt.

Az utak nyomvonalának kijelölésekor figyelembe vételre kerültek a domborzat viszonyok, a vízfolyások és a széles védősávval rendelkező közművek elhelyezkedései is.

A 3. sz főúton kijelölt csomópont helye egyeztetésre került a Magyar Közút Nonprofit Zrt. képviselőivel is, és a csomópont csak itt helyezhető el.

A tervezett elkerülő utakat a várható forgalom nagyság alapján 2x1 sáv szélességben javasoljuk kiépíteni. A forgalmi sávok szélessége 3,5m.

Az út tervezési osztályba sorolása: K.III, K.IV

Az elkerülő utak kiépítése a forgalombiztonság növelése, az átmenő forgalom csökkentése érdekében feltétlenül javasolt. További szempont, hogy az elkerülő utak megépítése nélkül az átkelési szakaszon a zaj- és rezgésterhelés, a levegőszennyezettség hasonló lesz, illetve a forgalom növekedése miatt nőni fog.

A fentiekben említettük, hogy a települést távlatban autópálya is érinteni fogja, és a 2622. sz. úton le-és felhajtó csomópontok is lesznek. Amennyiben az elkerülő utak nem épülnek meg, akkor a autópálya csatlakozó forgalma szintén a főutakat fogja terhelni, jelentős forgalomnövekedés és a közlekedés biztonságának csökkenése várható.

» **Települési összekötőutak**

Jelenleg a településen a főúton kívül nincs települési összekötőút szintű út.

A javaslatban két kiemelt fontosságú települési összekötőút kiépítésének javaslata szerepel. Az egyik az OTrt és a megyei tervben is szereplő, Sajóvámos felé vezető út, a másik az Alsódobsza felé vezető út.

» **Gyűjtő utak**

Szikszó úthálózata többutcsás szerkezetű. A település gyűjtőút hálózata kielégítő, keresztmetszetük kielégíti a meglévő forgalmi igényeket.

Burkolatuk változó szélességű (5-6m), elfogadható minőségű.

A városban az alábbi gyűjtőutak találhatóak: Kossuth L. utca, Dózsa Gy. u, Mátyás király u.

Az utak 4-6 m szélességgel, 2x1 forgalmi sávval, és aszfalt burkolattal rendelkeznek.

Az utak, forgalmukat tekintve a lakóterületek kiszolgáló utcáinak forgalmát gyűjtik össze és vezetik tovább a települési fő- és mellékutak irányába.

A településen, a fejlesztési területeken új gyűjtőút(ak) kialakítása szükséges.

A tervezett utakat a várható forgalomnagyság alapján 2x1 sáv szélességben javasoljuk kiépíteni. A forgalmi sávok szélessége min. 3,0m.
Az út tervezési osztályba sorolása: B. V.

» **Bel- és külterületi kiszolgáló utak**

A város meglévő belterületi kiszolgáló útjai általában 5-6 m szélességűek, nagy részük aszfalt burkolattal ellátott. Vonalvezetésük és szélességük alkalmazkodik a kialakult telekhatárokhoz. Ez sok helyen problémát okoz, keskeny utcák, hirtelen iránytörések nehezítik a közlekedést. Sok a keskeny utca a településközpontban (Asztalos, Kinizsi, Madách utcák).

A keskeny utcák keresztmetszeti elrendezése nem teszi lehetővé a kétirányú forgalmat, ezért ezek általában egyirányúsítva vannak.

Új utcák kialakítását javasoljuk aszfalt burkolattal, legalább 6 m szélességben kialakítani, melynek elrendezési lehetőségeit a T-4/2 jelű tervlap javasolt út-mintakeresztszelvényei mutatnak.

A belterületi kiszolgáló utak tervezési osztályba sorolása: B.VI

A belterületi kiszolgálóutak kialakítása olyan keresztmetszeti elrendezést tesz lehetővé, melyben helyet kaphat a zóldsávon kívül a gyalogos közlekedést szolgáló járda is. Ennek a települési környezet alakításban van nagy szerepe, lehetővé teszi az utcák fásítását és a biztonságos gyalogos közlekedést is.

A külterületi kiszolgálóutak általában földutak. A kiemelt kiszolgálóutak kijelölésre kerültek, a mezőgazdasági területek fő irányába, melynek célja, annak burkolattal való ellátása.

A kiemelt külterületi kiszolgáló utak burkolattal történő kialakításának környezeti hatásai is vannak, csökkentik a szállópor-terhelést a mezőgazdasági gépekkel történő közlekedés esetén. A tervezett utakat a várható forgalomnagyság alapján 2x1 sáv szélességben javasoljuk kiépíteni. A forgalmi sávok szélessége min. 3,0m.

A kiemelt külterületi kiszolgáló utak tervezési osztályba sorolása: K.V, K.VI,

» **Csomópontok, mintakeresztszelvények**

A város összes csomópontja szintbeli, a jelenlegi forgalom nagyság újonnan kiépítendő jelzőlámpás irányítást nem igényel.

A település főbb csomópontjai:

- a Miskolci út – Rákóczi utca csomópont
- a Kassai út – Mátyás király utca csomópont

Amennyiben a javaslatban szereplő elkerülő utak megépülnek, akkor a jelenlegi csomópontok megfelelnek. Amennyiben az autópálya nyomvonal és a le-, és felhajtó ágak az elkerülő utak nélkül, vagy azok megépítése előtt megvalósulnak, akkor a generálódó forgalomnak a meglévő utak és csomópontok nem fognak megfelelni.

A közlekedésfejlesztési javaslatban szerepel a 3. sz. főúton egy új körforgalmú csomópont kiépítése a település déli oldalán, külterületen az iparterület-fejlesztésnél. A csomópont a tervezett elkerülő út, az iparterületi feltáró út és a 3. sz. főút keresztezésénél jönne létre.

» **Parkolás**

A község parkolási rendszere megfelel a települési rendszernek, parkolási igények főleg az út menti és kisebb kereskedelmi létesítmények előtt jelentkeznek. A lakók a telkeiken, vagy a telkek előtti közterületen tárolják a gépjárműveiket, és napközben is csak a kapuk előtti leállás figyelhető meg.

A település útjain a forgalom kisebb, a parkolás az út szélén és a széles padkákon nem jelent gondot. Két kijelölt parkolóterület található a településen, az egyik a Kossuth utcában, a másik az Orosi úton.

A kereskedelmi létesítmények közelében azonban problémát jelent a parkolás. A parkolási rendelet alapján a kereskedelmi létesítmények számításal igazolt várakozóhely szükségletét saját ingatlanon belül kell biztosítani. A történelmi városrészben azonban ez problémát okozhat. Sem a telken belül, sem a szűk utcákon nem jelölhető ki a szükséges várakozóhely. Az OTÉK lehetőséget biztosít, hogy ilyen esetekben a helyi parkolási rendeletben szabályozott módon a szükséges várakozóhelyek 50%-a a saját ingatlanon, a további 50% pedig közterületen kerüljön kiépítésre.

Ennek megfelelően javasoljuk egy Parkolási Tanulmány elkészítését, mely a konkrét igényeket vizsgálva adhat megoldási javaslatot.

Kijelölésre kerülhet nagyobb közterületi parkoló, vagy a szabályozási szélességen belül, az úthoz csatlakozva építhető várakozóhely, vagy a szabályozási szélesség növelésével biztosítható a szükséges terület.

A város egyéb közúthálózati elemei és közterületei

A településen alapvető parkolási gondok még nincsenek, a közterületek méretei (szabályozási szélesség, közterek és zöldterületek számára fenntartott területek nagyságrendje) jók. A főút mellett kerékpársáv található. A meglévő mellékúthálózat és közterületi rendszer megfelelő alapot képez a távlati fejlesztésekhez.

A közterületek általános állapota egyáltalán nem kielégítő. Az utak műszaki, illetve esztétikai állapota leromlott. A közterek, zöldterületek kialakítása, a felhasznált anyagok minősége helyenként elavult.

A város közterületeinek feljavítása közvetlenül érinti a lakosságot, az idegenforgalmat és a külső befektetők letelepedési szándékát. Egyértelmű, hogy a mellékúthálózat javításával, a közterek, parkok külső megjelenésének esztétikusabbá tételével a befektetők számára vonzóbb, a lakosok számára élhetőbb település alakítható ki.

Javasolt a belterületi átkelési útszakasszal párhuzamosan kialakított kerékpárút létrehozása. Szükséges a leromlott állapotú meglévő belterületi utak felújítása, a meglévő árokrendezése, a kerékpárutak fejlesztése. Javasolt tájékoztató táblák kihelyezése, és a kopott közlekedési táblák cseréje.

Javasolt továbbá a településre egy átfogó, a meglévő állapotot felmérő Forgalomtechnikai vizsgálat elvégzése, mely alapján pontosabb javaslatokat lehet tenni a fejlesztésekre.

» **Kerékpárutak**

A kerékpár a településen általánosan használt eszköz. Jelenleg kiépített kerékpárút nincs, felfestett kerékpársáv a 3.sz főút mellett található.

Mivel a magasabb rendű tervek is számolnak a térségi kerékpárutak kiépítésével, javaslatunkban szerepelnek a tervezett kerékpárút nyomvonalak a meglévőektől elkülönítve.

Ahhoz, hogy az alternatív közlekedés lehetősége megvalósuljon és az itt élő emberek életminősége javuljon, szükség van a kistérségi kerékpárút-hálózat kiépítésére, ami jelenleg nem létezik. Emiatt nem lehet a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó programcsomagokat kialakítani.

Fontos, hogy a kistérség lakói és az ide látogató turisták ezen a téren is ki tudják elégíteni igényeiket.

A kerékpárút hálózat kiépítésénél a kistérségben a turisztikai és hobby célú kerékpározás számára kellene preferálni a hálózatépítést. Egészségügyi és közlekedésbiztonsági szempontból a főutaktól független nyomvonalon vezetett kerékpárút-hálózat kiépítése ajánlott. Javasolt nyomvonalak a gátak, erdei utak, az országos túraútvonalak követése.

» **Gyalogutak, járdák**

Jelenleg a legtöbb utcában található járda, illetve a főút mellett is vannak kiépített járdaszakaszok.

Javasoljuk a hiányzó járdaszakaszok kiépítését, min. 1,5m szélességben, aszfalt burkolattal.

Helyenként a járdaszakaszok rekonstrukciója vált szükségessé, melynek elvégzése a balesetmentes közlekedés érdekében indokolt.

4. A közúti tömegközlekedés helyzete

A városban helyi közforgalmú közlekedés nem üzemel. Minimális helyi tömegközlekedési funkciót (a fő és mellékutak mentén) ellátnak ugyan a helyközi VOLÁN autóbuszok, de a település nagy része tömegközlekedéssel nem elérhető. A település nem rendelkezik saját autóbusz pályaudvarral.

5. Vasúti közlekedés

A város vasútállomása, a nagytérségi kapcsolatoknál már említésre került.

Jó a megyeközponttal való vasút-hálózati kapcsolat, amely magában rejt a távlati fejlesztés lehetőségeit is, ami által mind a beruházók, mind az idegenforgalom számára vonzóbb várossá válhat.

A vasúti közlekedés minden területén tapasztalható leromlott állapotok azonban nem teszik vonzóvá a vasúti közlekedést, így nehezen tud versenyezni a közúti tömegközlekedéssel, amely az utazóközönséget jobban kiszolgálva utasokat csábít el a vasúttól.

A vasútfejlesztés komplex feladat. A magyar közlekedéspolitika egyik célkitűzése, hogy az Európában kialakuló gyakorlathoz hasonlóan a vasúti személyszállítás minél biztonságosabb és minél kényelmesebb legyen, valamint a környezeti elemeket egyre kevésbé terhelje. Ezáltal javítani kell a vasúti járművek kulturáltságát és növelni kell a vasúti sebességet, valamint fontos, hogy az állomásokon a járművek megközelíthetőségének a színvonala, az utasok várakozása és kiszolgálása, komfortérzete és biztonsága javuljon. A korszerű technológiák alkalmazásával pedig csökkenteni kell a környezeti terhelést.

Közlekedéstervező:



Vincze János
K1d-1,
NÓVIA KFT.



Papp Gábor
KÖ/05-1152
NÓVIA KFT.