

Miskolc elviselhetetlen forgalmának kialakulása

FÜLEP TEOFIL

Miskolcon élek születésem óta. Tömegközlekedéssel/gyalogosan járok és kerékpáros vagyok, így saját tapasztalatom van a környezetkímélő közlekedés helyzetéről. Helyi lakosként sajnos meg kell állapítanom, hogy a város közlekedési állapota környezetvédelmi szempontból súlyos gondokkal küzd. Dolgozatomban a Miskolc város közlekedésével kapcsolatos tapasztalataimat írom le, és áttekintem a jelenlegi helyzet kialakulásának történetét.

Megyeszékhelyünkön a gépjárműforgalom folyamatos növekedése és az autós közlekedési lehetőségek fejlesztésének előtérbe helyezése érzékelhető – olykor minden áron, míg a kerékpározásra sajnos gyakorlatilag alkalmatlan szeretett városunk. Nap mint nap szenvedünk a forgalom következményeitől, miközben a városbarát, környezetkímélő kerékpárforgalmi lehetőségek bővítésének nyomát sem látni.

Véleményem szerint *Miskolc legégetőbb környezeti gondjai a közlekedésből erednek*, vagyis nálunk a közlekedés a legsúlyosabb környezeti probléma. Az Ökológiai Intézet Alapítvány „Szóljon hozzá! Kérdőív Miskolc város környezetvédelméről Miskolc – 2005” c. közvélemény-kutatása hasonló eredményeket hozott: A megkérdezettek szerint az elmúlt évek leginkább elmulasztott környezetvédelmi intézkedései között első helyre került a „gépjárműforgalom korlátozása, közlekedésfejlesztés, kerékpárutak építése”. A zajproblémák legnagyobb részarányú okaként a gépjárműforgalmat és a teherforgalmat jelölték meg (42%). A három konkrét, leginkább aktuális és legsürgetőbb megoldást igénylő környezetvédelmi ügy rangsorában a kérdőívet kitöltők megítélése szerint első helyre került a „közlekedés: elkerülő út és kerékpárutak építése, belvárosi gépjárműforgalom csökkentése”.

A vasút 1859-ben érte el Miskolcot, a tömegközlekedés iránti igény 1860-ban merült fel először. Az iparosítás eredményeként megnövekedett a lakosok száma, a mai városrészeket alkotó szomszédos falvak beolvadtak, ennek következtében pedig egyre többen s egyre többet közlekedtek a városban. A régi térképek tanúskodnak arról, hogy az évtizedek során a város gyarapodott, utak épültek, és a tömegközlekedés fejlődéséről is vannak adatok. A szocializmus idején nagymértékű változások történtek, a város egyidejűleg épült és pusztult. A település hosszabbik tengelyét kijelölő Szinva patak medrét kiegyenesítették, lebetonozták, a patak menti ligetet és kerékpárutat felszámolták. *A Miskolc egykori belvárosán áthaladó vizeket, a település ékességének számító vízfolyásokat gyakorlatilag megsemmisítették.* A belváros Szinva szakaszát elterelték, lebetonozták és részben lefedték, hogy helyét a közútforgalom vehesse át, sőt a vízkivétel és a súlyos szennyezés valóságos kanálissá, szégyenpatakká tette. (A „módszerváltás” óta a patak állapota jelentősen javult.) A többágú, kanyargós Pece patak belvárosi szakaszát levágták, valamennyi ág medrét feltöltötték, a fásított, ligetes sétány és a hangulatos fahidak helyére utak kerültek, kő és aszfalt. Az eltékozolt vizek ma a belváros vonzerejét jelenthetnék, ezen a jogutód szocialista városvezetés által újonnan megépített, élettelen Szinva terasz sem segített. A 3-as út négysávosítása miatt végül a *Hejőcsaba villamosjáratát szüntették meg.*

Az utóbbi években (a „módszerváltás” óta) szemmel láthatóan megugrott a gépjárművek száma Magyarországon, s ez jól érzékelhető a Miskolcot érintő helyi és átmenő, személygépkocsi- és teherforgalomban egyaránt. A járműforgalom növekedésének közvetlen okai világosan felismerhetők. A helyi autóforgalom növekedését generáló egyik legfőbb

tényező a *nemzetekfeletti cégek* („multik”), hipermarketek letelepítése a város peremterületein (Tesco, Cora, Praktiker, Obi, Metro), sőt a belvárosban is (Plaza, Inter Spar, Media Markt). Szintén döntő motívum a városból kiköltözött ill. a környező településekről *ingázó munkaerő* és az *autós közlekedést ösztönző szolgáltatások szélesítése* (parkolók, benzinkutak, Mc Drive, útszélesítések stb.). Az átmenő forgalom növekedésének okai között a Miskolcot is egyre inkább érintő *globális kereskedelmi tevékenységet, a vasutakról sajnálatos módon egyre inkább a közutakra átterelődő árufuvarozást* kell megemlítenünk. Mindezek mögött pedig meghúzódik a mindannyiunk életét érintő társadalmi változás: *a fogyasztói (nyugati) életvitelt átvevő, környezetileg érzéketlen (önző), jómódú helyi lakosok rétegének kiszélesedése és megerősödése. A gépjárműközlekedés drasztikus növekedése az oka annak, hogy a helyi nehézipar hanyatlását követően Miskolc továbbra is az ország legszennyezettebb levegőjű városai között maradt. A jelentős levegő- és zajszennyezés nagymértékben rontja városunk arculatát–hangulatát („imázs”), a lakosság közérzetét és egészségi állapotát.*

A miskolci átmenő forgalom a Miskolcot Budapesttel összekötő 3-as főútra és a Putnokra (Sajó völgye ipari tengely: Miskolc–Sajószentpéter–Kazincbarcika–Putnok–Ózd) vezető 26-os főútra összpontosul. A forgalom egy része innen sugárzik szét a város kisebb útjaira, ill. a városi forgalom nagy része ezen utak felé irányul. A város mellett elhaladó M30-as autópálya átadását követően nem esett vissza érezhetően a forgalom, már csak azért sem, mert a 3-as főút átmenő teherforgalma ettől nem szűnt meg, a 26-os főútra jelenleg továbbra is a belvároson keresztülhaladva jutnak el a személy- és tehergépjárművek. Erre a problémára valamelyest megoldást jelentene a tervekben már létező M30 „Északi csomópontja” és innen a 26-os útba bekötő leendő „Bosch-út”.

Elsősorban a 3–26 sz. főutak vonalán és a város számos más helyén a forgalom mára szinte az elviselhetetlenségig fokozódott. A forgalom már korán reggel felélénkül, reggelente több helyen dugók alakulnak ki (Szeles utca – Búza tér, Tapolcai elágazás stb.), ilyenkor elviselhetetlen a teher- és személygépkocsik hömpölygése, bántó a zaj, szennyezett a levegő, a városi buszok is nehézkesen haladnak előre. Délután ismét van egy csúcsidőszak, és az átmenő teherforgalom éjszaka sem szűnik meg teljesen. A kamionok éjjel is járnak, a megfigyeléseim szerint néhány perces követési távolsággal, rendszerint nagy sebességgel – mindezt szűk, városi utakon, lakóházak mellett. A különösen hangos, nagy sebességgel haladó kamionok elhaladásakor az úttól kb. 50 m-re lévő lakásomban kellemetlenül hallható a falakon is áthatoló mély hang, ilyenkor a gázkonvektorok is megrezegnek. Ez az erős hanghatás leginkább a reggeli csúcsidőszakban kifejezett. *Az elsősorban személyautók által okozott állandó utcazaj miatt a környékbeli lakások (és iskolák) ablakait gyakorlatilag folyton zárva kell tartani, az erkélyek pedig használhatatlanok.*

A Búza tér az egykori „Miskolcz” szíve, kereskedelmi csomópont volt. A piac ma is megtalálható, sőt üzletek sokasága van a területen, de a hatalmas tér ma részben teljesen beépült, részben útfelületekkel borított. A város észak–dél/kelet–nyugati tengelyeinek metszéspontja környékén vesz derékszögű fordulatot a 3-as főútvonal, innen ágazik le belőle a 26-os út, és itt helyezkednek el a helyi és a helyközi buszállomások. *Ma határozottan az elviselhetetlenségig fokozódott, jórészt teherautók és kamionok alkotta forgalom uralja a Búza teret.* A közlekedési problémák csak súlyosbodtak az utóbbi évek helytelen fejlesztései révén: két benzinkút és egy McDonald’s került ide, a fákat és parkot igénylő területet az utca felé ocsmány falakkal forduló otromba Miskolc Plaza és parkolóháza fedte le, a szomszédos teret a Szinva Park óriási üvegépülete foglalta el, továbbá a tér szegletén húzódó utolsó parlagon jelenleg épülő Macropolis hatalmas leendő üvegfelületei sem nyelni fogják a zajt. Végeredményképpen egy fővárosi csomópontot is megszégyenítő forgalmú, igen kellemetlenül zajos, erősen szennyezett levegőjű, zaklatott, csúnya, visszataszító teret ill. városrészt építettek ki – elsősorban a miskolciaknak...

Kerékpáros szemmel Miskolc sajnos igen siralmas városnak mondható. Nincs tudomásom egyetlen másik nagyvárosról sem, ahol a kerékpárosok ennyire hátrányos helyzetbe lennének szorítva. Jelenleg két kerékpárút van a városban. Az egyik a város széléről indulva vezet ki (Tapolcai elágazás–Miskolc–Tapolca), a másik az Avas domb tetején van, a kerékpáros közlekedésben nincs szerepe, már tábla sem jelzi, így kevesen ismerik. A Miskolcot alaposan ismerő leleményes bringások „kisajátítottak” néhány útvonalat, ahol a városon keresztül tudnak haladni, vagy ki tudnak jutni a településről, de pl. az észak–déli tengely mentén gyakorlatilag nincs lehetőség a kerékpározásra, s a „kisajátított” utakon pedig gyakran csak nehézkesen, hatalmas kerülőkkel lehet csak haladni. A sűrű forgalom veszélyében és szennyezett levegőjében, a gyakorta agresszív autósok, a teherautók és a kamionok hatalmas kerekei és kipufogói mellett csak a legelszántabbak kerékpároznak...

A Miskolc-Görömbölyről az M30-as autópályára felvezető „Déli átkötőút” nyomvonala a kerékpárosoknak is kiváló lett volna a Miskolc-Szirma–Kistokaj közötti útig, egy-egy kerékpársáv is elég lett volna erre a rövid szakaszra. Az útépités során azonban erre nem gondoltak, így *megint csak az autósok vannak kiszolgálva*, a kerékpárosok pedig továbbra is kerülhetnek a cementgyár és az immár elhagyott szeméttelép felé, egy igen ronda, szemetes, poros úton. Kerékpárútervek pedig már régen vannak – de a terveken sajnos nem tudunk közlekedni...

Összegzőképpen megállapíthatom, hogy a személy-, a teher- ill. kamionforgalom Miskolc város egyik legsúlyosabb problémája, döntő tényezőként járul hozzá a nemegyszer elviselhetetlen zaj- és légszennyezettségi szinthez, nehezíti az amúgy is problémás helyi és kerékpáros közlekedést, egészségtelenné és kellemetlenné teszi az életet a város lakói, tulajdonosai számára. *A fenntarthatóság és a klímavédelem egyaránt azt kívánja meg, hogy a közlekedésben ne az autó, a teherszállításban pedig ne a kamion legyen a meghatározó, ne a forgalom uralja a várost.* Forgalm szabályozási intézkedések sokaságával kellene tömegközlekedésre terelni a munkába járó- és bevásárló-forgalmat, utakat kellene végre adni a kerékpáros közlekedésnek és turizmusnak. Fontos lenne, hogy a jelenlegi közlekedéspolitikával szemben a teherszállítást elsődlegesen vasútra tereljék, és a közútforgalmat minél jobban tehermentesítsék. A helyi lakosok egészségének és életminőségének védelme nem lehet másodlagos a szabadpiac-diktálta folyamatok mögött.

A környezetkímélő megoldások megvalósításának elmulasztásán megtakarított pénz többszörös költségként jelentkezik más területeken, amely a lakosságot terheli, illetve hatalmas közpénzeket igényel. A „zöldek” tiltakozása az autóforgalom további szélesítésével szemben csak a javaslataikkal és tervezeikkel együtt értelmezhető, amely nem akadályozni, csak helyesebb irányba kívánja terelni a fejlődést, hogy ne csak egyes érdekcsoportok, hanem minél több ember számára jelenthessenek minőségi változást. Népünknek nem az az érdeke, hogy az autók egyre nagyobb számban hömpölyögjenek és kamionok dübörögjenek útjainkon, városainkban, sőt a házaink között. Arra kérem a döntéshozókat, hogy a döntéseik során elsősorban a lakosság hosszútávú érdekeit vegyék figyelembe, így a népet, a fenntarthatóságot szolgálják, s ne az idegen érdekeket, a környezetszennyezést támogassák.

Miskolc, 2006.04.17.

FÜLEP TEOFIL
okl. környezetvédelmi ökológus
<http://teo73.freeweb.hu>