



**Szolnok Déli városrész
kerékpárforgalmi hálózati terve**



Szolnok Déli városrész kerékpárforgalmi hálózati terve

Tervszám Bonum Via Kft.: 2018/1.

a Szolnoki Városfejlesztő Nonprofit Zrt. megbízásából

Bonum Via Szaktanácsadó és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság

Budapest XIX. ker. Zrínyi utca 51.

Ügyvezető: Ajtay Szilárd

Főtervező: Ajtay Szilárd

Közreműködő tervező: Nagy Gyula

Ellenőr: László Erzsébet

Ez a tanulmány a Szolnoki Városfejlesztő Nonprofit Zrt., a Via-Tria Kft. és a Bonum Via Kft. tulajdona.

2018. március

Tartalomjegyzék

1	Vezetői összefoglaló	6
2	Bevezető	7
3	Helyzetértékelés	9
3.1	Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	9
3.2	Vizsgált terület bemutatása	13
3.2.1	Forgalomvonzó létesítmények, forgalomalakító tényezők	15
3.2.2	A kerékpáros közlekedés szerepe.....	21
3.3	A kerékpáros közlekedés helyzete	22
3.3.1	A beavatkozási terület kerékpározhatósága	22
3.3.2	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények	25
3.3.3	Értékelés és problématerkép	27
3.4	Közbringa	29
3.5	Szervezeti-működési háttér.....	29
3.6	A fejlesztési terület kijelölése	30
4	A fejlesztési lehetőségek felmérése	31
4.1	Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz	31
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei	31
4.3	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei.....	31
4.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	35
5	A tervezett fejlesztések bemutatása	35
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	35
5.2	Közbringa	37
5.3	Szervezeti-működési háttér.....	37
5.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	40
5.5	Kísérő intézkedések.....	40
6	Megvalósítás.....	40
6.1	Ütemezés, több fázisú intézkedési terv	40
6.2	Források.....	42
	Támasz mintaterv vázlatok (példák).....	57
	Kapcsolódó jogszabályok.....	58

Ábrajegyzék

1. ábra: A projekt elhelyezkedése	8
2. ábra: A lehatárolást segítő természetes kordonok	9
3. ábra: OTrT térszerkezeti terv (részlet)	10
4. ábra: JNSz Megye területrendezési terve (részlet)	10
5. ábra: Szolnok város településszerkezeti terve (részlet)	11
6.a. ábra: Az IVS jelentősebb várossalakító intézkedései	12
6.b. ábra: Törteli út környéki rehabilitációs javaslat (IVS)	12
6.c. ábra: Szolnok Integrált Városfejlesztési Stratégia – hosszútávú közlekedési hálózat	12
7. ábra: Szolnok térségének településszerkezete (lélekszám)	13
8.a. ábra: Eagle Ottawa Hungary Bőrgyártó és Kereskedő Kft.	14
8.b. ábra: A RepTár repülőmúzeum	14
8.c. ábra: Zagyva folyópart	14
9.a-c. ábra: A szolnoki kerékpározható árvédelmi töltés	15
10. ábra: A 4625 j. összekötő út töltésen vezetett szakasza	16
11. ábra: Települések méretének és elhelyezkedésének hatása	17
12. ábra: Becsült kerékpáros igényintenzitás a jelenlegi infrastruktúra figyelembevételével	18
13. ábra: Szolnok belső városrész szolgáltatásai	19
14. ábra: Kiinduló forgalom módváltása	19
15. ábra: A vizsgált terület fontosabb forgalomgeneráló objektumai	20
16.a. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált napi forgalomlefolrás	22
16.b. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált heti forgalomlefolrás	22
16.c. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált éves forgalomlefolrás	21
17. ábra: A balesetek jellemző elhelyezkedése a statisztikai adatok alapján	22
18. ábra: A meglévő hálózat mért közúti forgalma és kerékpáros problématerképe	24
19. ábra: Kerékpártárolás a Bán utcai iskolában korszerűtlen támaszokkal	24
20. ábra: A KENYI adatbázis térképi ábrája a vizsgált területről	25
21.a-b. ábra: A József Attila úti kerékpárút és a Markotányos utca	26
22. ábra: A József Attila út a Százados utcánál a kerékpározásra használt járdával	27
23.a-b. ábra: A 32. sz. főút vasúti felüljárója és keleti hídfője	27
24.a-e. ábra: A Tisza menti kerékpárút szakaszai	28
25. ábra: Nem előírás szerinti átvezetés hídműtárgy szűkületében	29
26. ábra: A várospotenciálok és a lehetséges fő kerékpáros kapcsolatok	33
27. a-b. ábra: A 402. sz. főút belterületi szakasza a Sirály, a Gyökér utcánál	33
28. ábra: Az Indóház utca és a RepTár múzeum főépülete	34
29. ábra: A Kőrösi út középső szakasza	34
30. ábra: A Gyökér utca	34
31. ábra: Példa időszakos műtárgy alatti kerékpáros átvezetésre	36
32. ábra: Javasolt kerékpárforgalmi hálózat	38
33. ábra: EuroVelo folyosók	43
34. ábra: A gyorsforgalmi- és a főúthálózat nagytávú terve	44
35. ábra: A merreterjek.hu adatbázis térképi ábrája a vizsgált területről és térségéről	44
36. ábra: A tervezési terület városi térképen	445

1 Vezetői összefoglaló

Jelen hálózati tanulmány a Terület- és Városfejlesztési Operatív Program (TOP) közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázati kiírásai által hivatkozott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” c. segédlet alapján készült el, azt célozva, hogy Szolnok Déli városrész rövid- és középtávú kerékpáros fejlesztései kiérlelt hálózati elképzelésbe illeszkedjenek, megalapozott nyomvonallal és műszaki megoldásokkal rendelkezzenek. A tanulmány elkészítésének igénye a Sporttelep kerékpáros bekötését, valamint a Hetényi Géza Korház kerékpáros elérését célzó kerékpárút-fejlesztésekkel – azaz Szolnok város kerékpáros főhálózatának részét képező, városszerkezeti szempontból is indokolt beruházásokkal – kapcsolatban fogalmazódott meg. Az új hálózati elemekkel érintett, tervezési területnek tekintett városrész pontos körülírása a következő: a terület legnagyobb eleme a „Déli városrész”, beleértendő továbbá a Kőrösi út menti lakóterület és a Véső úti MÁV Sporttelep térsége. A vizsgálati zónát nyugat, dél és kelet felől egyértelműen lehatárolja a Szolnok - Lakitelek vasútvonal, a városhatár és a Tisza. Észak-északkelet felé (az ún. Nagyvárosnál) a terület karakteres elválasztásáról nem beszélhetünk, itt a közvetlenül érintett zóna mentén tervezési „pufferterületet” határoztunk meg (2. ábra). Ennek az átmeneti zónának a potenciális kerékpárforgalmi létesítményeivel jelen feladatban is foglalkozunk, de mivel ez a városrész elsősorban a belvárossal alkot organikus egységet, annak végleges (elfogadásra kerülő és így koncepcionálisan irányt adó) hálózati terve későbbi, a belváros egészét egységiesen kezelő vizsgálat eredménye lesz.

Az európai, országos és megyei kerékpárúthálózati tervezeteket tekintve a vizsgálati területet a Tiszamente EuroVelo¹, a Zagyvamenti törzshálózati kerékpárút érinti, megyei szinten a 4. sz. főút menti kelet-nyugati térségi kerékpárút közelíti meg. Szolnok településszerkezeti terve távlati célként a Tiszamenti már működő EuroVelo kerékpáros kapcsolaton túl a 32, 402. sz. főutak mentén, valamint az ipari park tengelyében jelöl tervezett kerékpárutakat. A város fő- és gyűjtőútjaitól eltekintve az úthálózat legnagyobb része jelenleg is jól kerékpározható kifizetődő kisforgalmú utca.



A fő közlekedési útvonalaknak köszönhetően a város rendkívül jó gazdaságföldrajzi adottságokkal rendelkezik, mely kiegészül a Tisza és a Zagyva menti területeken fellelhető természeti értékekkel. A Tisza és a Zagyva folyó parkosított, gondozott partvonalai, vagy éppen természetközeli ártere kiváló szabadidős, túrázó vonalak. A városban számos országos ismertségű prosperáló ipari cég telephelye található, ezek nagyrészt a déli ipari parkban működnek. A lakosság aktív dolgozóinak jelentős része helyben dolgozik, jellemző a beingázók nagy száma. A város nevezetességei közül kiemelkedő – és a tervezési területre is esik – a közelmúltban fejlesztett Interaktív Repülőmúzeum (RepTár). Szolnok turisztikai szempontból legfrekvenciáltabb része a városközpont közeli Tisza szakasz.

¹A hatályos OTTrT-ben pontos megnevezése: „Tiszamente kerékpárút (11-es jelű Euro Velo[®])”. A Zagyva menti kerékpárút neve ugyanitt: „Zagyva menti” kerékpárút.

A módszertani útmutató metódusa szerint végigvezetett megalapozó vizsgálat eredményeként a 24. ábrán szereplő hosszú távú kerékpárforgalmi hálózatot javasoljuk megvalósítani, amelynek fő elemei az alábbiak.

Legsürgetőbb feladat a 402. sz. főút vonalában a már elindított kerékpárútvonal továbbvezetése az Indóház utca - Kórház között hiányzó szakaszon. Ehhez hasonlóan, még rövidtávon megvalósítandó a Véső és Horog utcánál lévő – fejlesztés előtt álló – sporttelep bekapcsolása. Legkésőbb középtávon, a Mártírok útja külső szakaszán – ahol viszonylag intenzív a kerékpáros és a gépkocsiforgalom – nyitott kerékpársávval lehetne a kerékpárosok biztonságát javítani. A jól kerékpározható kisforgalmú utcákban helyenként a burkolat felújításra szorul. Középtávon a jól kerékpározható lakóövezetekben feltáró funkciójú kerékpározásra kijelölt útvonalakkal, helyenként kerékpáros nyom jelölésekkel javítható a közlekedésbiztonság. A Kőrösi út 9 méteres útpályaszélességén kerékpársáv kijelölése célszerű. Az Indóház utca vonalában a RepTártól a József Attila útig önálló kerékpárút, ill. gyalog- és kerékpárút kialakítása lehetséges. A 32. sz. főút vasúti felüljáróján (Kolozsvári híd) és a Tisza töltésrendszerén a kerékpárosok a gyalogosoknak szolgáló járdarészt használják, aminek jelzőtáblás „legalizálása” szükséges. A vasúti felüljáróra való felhajtást rámpával indokolt segíteni. A Százados u. - Vasvári u. útvonalon, illetve a Véső utca vonalában a térség kapcsolatrendszerét kerékpáros útvonalak kialakításával jelentősen javítani lehet.

Nem számítható súlyos problémának, így valószínűleg hosszabb távra ütemezhető a Tiszaparti sétány térkőburkolatának javítása, a Rákóczi - Meder utca vonalában hiányzó kapcsolat, valamint a Százados utcai kerékpáros útvonalat létrehozása. A távlati új déli városi Tisza-híd megépítése egyben a Tiszaligeti városrész felé új kerékpáros kapcsolat megjelenését is jelenti, és ugyancsak közúti beruházáshoz kapcsolt kerékpáros fejlesztésként, összeköttetés valósulhat meg a Kőrösi út végpontjából az ipari park nyugati része felé is.



A projektsomagokba integrálva és azoktól függetlenül is – folyamatosan – figyelmet kell fordítani a hálózat kiépítésétől független kerékpáros infrastruktúrára, a minőség általános javítására, így például a biztonságot nyújtó kerékpártámaszokat kell telepíteni a frekvenciáltabb célpontoknál (vázhoz lakatolás, kamerás őrzés), főként a közintézményeknél és szolgáltatóknál. A város kedvező adottságú, központi elhelyezkedésű turisztikai és rekreációs övezetében tárolókat, pihenőket, turisztikai jelzésrendszert, útirányjelző rendszert szükséges kialakítani. A Tiszamente (EuroVelo) és Zagyvamenti kerékpáros útvonal szempontjából különösen fontos a teljes körű kerékpáros infrastruktúra kialakítása (tárolás, pihenőhely, illemhely, szerviz; étkezés, szállás, bevásárlás; ezek jelzése).

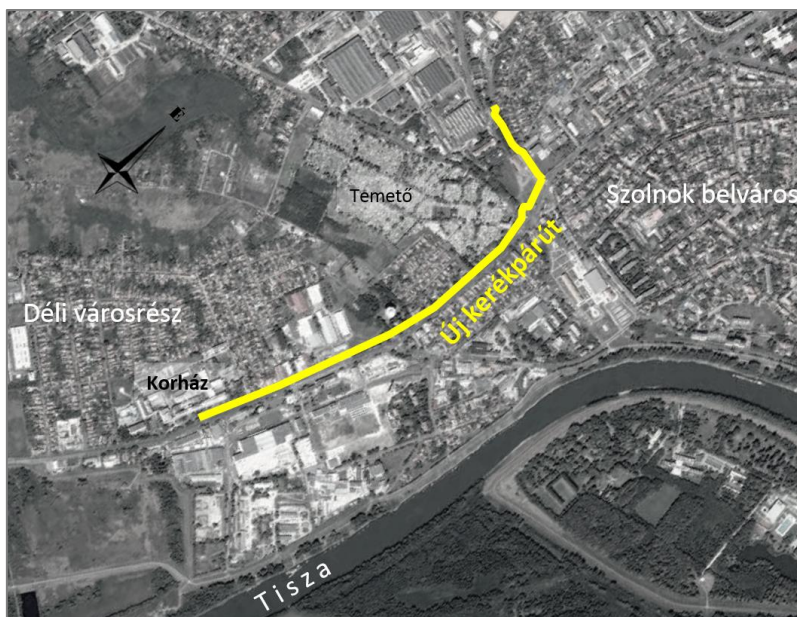
2 Bevezető

Jelen hálózati tanulmány a Terület- és Városfejlesztési Operatív Program (TOP) közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázati kiírásai által meghivatkozott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” c. segédlet (továbbiakban Módszertan) alapján elkészített ún. „kerékpárforgalmi hálózati terv” (továbbiakban Terv).

A Terv elkészítése azt célozza, hogy ennek eredményeként a tanulmány fókuszában lévő rövidebb távú fejlesztési elemek kiérlelt hálózati elképzelésbe illeszkedjenek, megalapozott nyomvonalal és műszaki megoldásokkal rendelkezzenek. A kerékpárforgalmi hálózati terv Módszertanban definiált feladata, hogy „felmérje a tervezési terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre”.

A tanulmány elkészítésének igénye a Sporttelep kerékpáros bekötését, valamint a Hetényi Géza kórház kerékpáros elérését célzó kerékpárút-fejlesztések – Szolnok tervezett kerékpáros hálózatának részét képező, városszerkezeti szempontból is indokolt kerékpárút-szakaszok – megvalósításával kapcsolatban fogalmazódott meg (1. ábra).

A tanulmány elkészítéséhez a vizsgált terület egyértelmű lehatárolása szükséges. A tanulmány címében tömörítve meghivatkozott „Déli városrész” csak a tervezési terület legnagyobb elemét testesíti meg, a



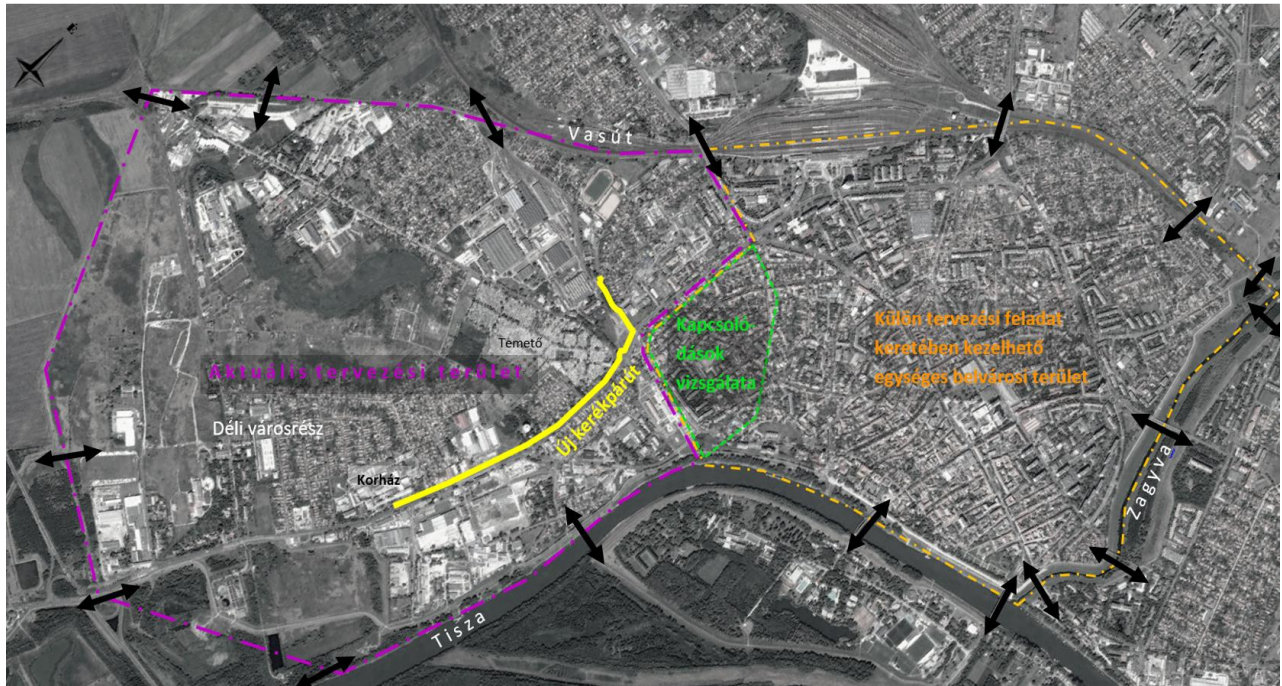
1. ábra: A projekt elhelyezkedése

lehatárolásunkba belevettük még a Kőrösi út menti lakóterületeket és a Véső úti MÁV Sporttelep térségét. Így az új hálózati elemmel érintett vizsgálati zóna lényegében Szolnok város lakott területére esik, azt nyugat, dél és kelet felől egyértelműen lehatárolja a Szolnok - Lakitelek vasútvonal, a városhatár és a Tisza. Észak-északkelet felé a város belső (az ún. Nagyváros) területének ilyen karakteres elválasztásáról – mint adottság – nem beszélhetünk, itt (a szakminisztériummal is konzultálva) a közvetlenül érintett terület mentén tervezési „pufferterületet” határoztunk meg (2. ábra). Ennek az átmeneti zónának a potenciális kerékpárforgalmi létesítményeivel jelen feladatban is foglalkozunk, de mivel ez a városrész elsősorban a belvárossal alkot organikus egységet, annak végleges (elfogadásra kerülő és így koncepcionálisan irányt adó) hálózati terve későbbi, a belváros egészét egységesen kezelő vizsgálat eredménye lesz.

A város lakott területe viszonylag kompakt, de ezt árnyalni szükséges, mivel bizonyos térszerkezeti sajátosságok fontos szerepet játszanak a tervezésben: település egységes szerkezetét tagoló tényezők a lehatárolásnál már említett Tisza és a jelentős vasúthálózat jelenléte, de ezek mellett már a tervezési területen belül válik fontos hálózatalakító tényezővé a vasúti járműjavítóknak, az iparvágányoknak, a temetőnek, valamint a Törteli utca menti mélyfekvésű (lápos, beépítetlen ill. szlömös) területeknek az elválasztó hatása.

Az elsődleges vizsgálati terület az előzőekben értelmezett lehatárolásból adódik. A homogén hálózati tér szorosan együttműködő részeit így a belváros felé kellett csak „erőszakkal” szétválasztani, ahol amolyan pufferterület feladatba vonása szükséges. A lehatároláson kívüli városrészek (vasút, Tisza túloldala) esetében ugyancsak feltártuk a főbb forgalomvonzó potenciálokat, azok aktuális változásait, és a hálózati kapcsolódási lehetőségeket. A városhatáron kívül déli irányban az ipari parkon át a legközelebbi településekig terjedő területet megint csak bizonyos tekintetben a vizsgálati terület részeként kezeltük (másodlagos vizsgálati terület).

Jelen dokumentum tartalmi felépítését a kerékpárforgalmi hálózati terv (módszertani útmutató) szerkezetének megfelelően alakítottuk.



2. ábra: A lehatárolást segítő természetes kordonok és az elsődleges (aktuális) tervezési terület

3 Helyzetértékelés

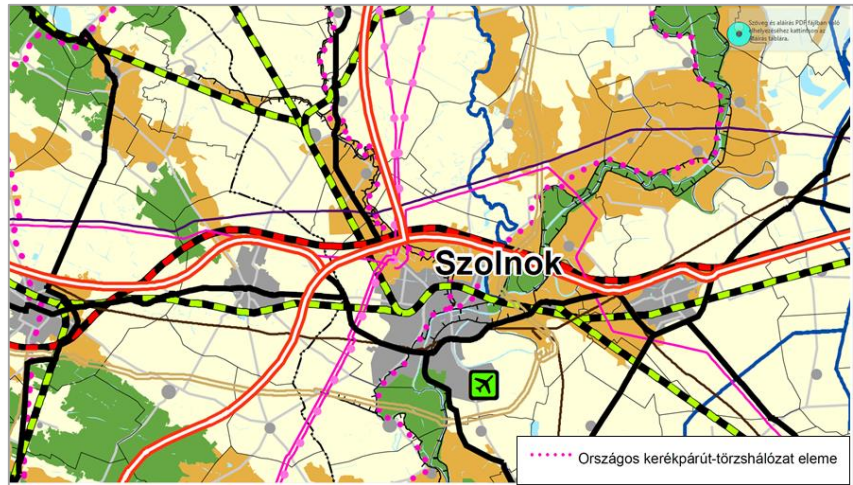
3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

A Terv szempontjából potenciálisan releváns stratégiai dokumentumok és tervelőzmények a következők:

- EU szintű stratégiák: EuroVelo hálózat (I. függelék 33. ábra)
- Országos Területrendezési Terv: OTrT kerékpáros törzshálózat (3. ábra)
- A gyorsforgalmi- és a főúthálózat nagytávú terve (1222/2011. (VI.29.) Kormányhatározat, függelék 34. ábra)
- JNSz Megye Területrendezési Terve (országos és regionális kerékpárutak, 4. ábra)
- Szolnok Megyei Jogú Város Településszerkezeti Terve (5. ábra) és Szabályozási Terve
- Szolnok Közlekedésfejlesztési Konceptiója (2005)
- Szolnok Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014-2020 (2013)
- Szolnok Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiai Program (2014)
- Szolnok Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégia 2013 (2017 évi aktualizálás)

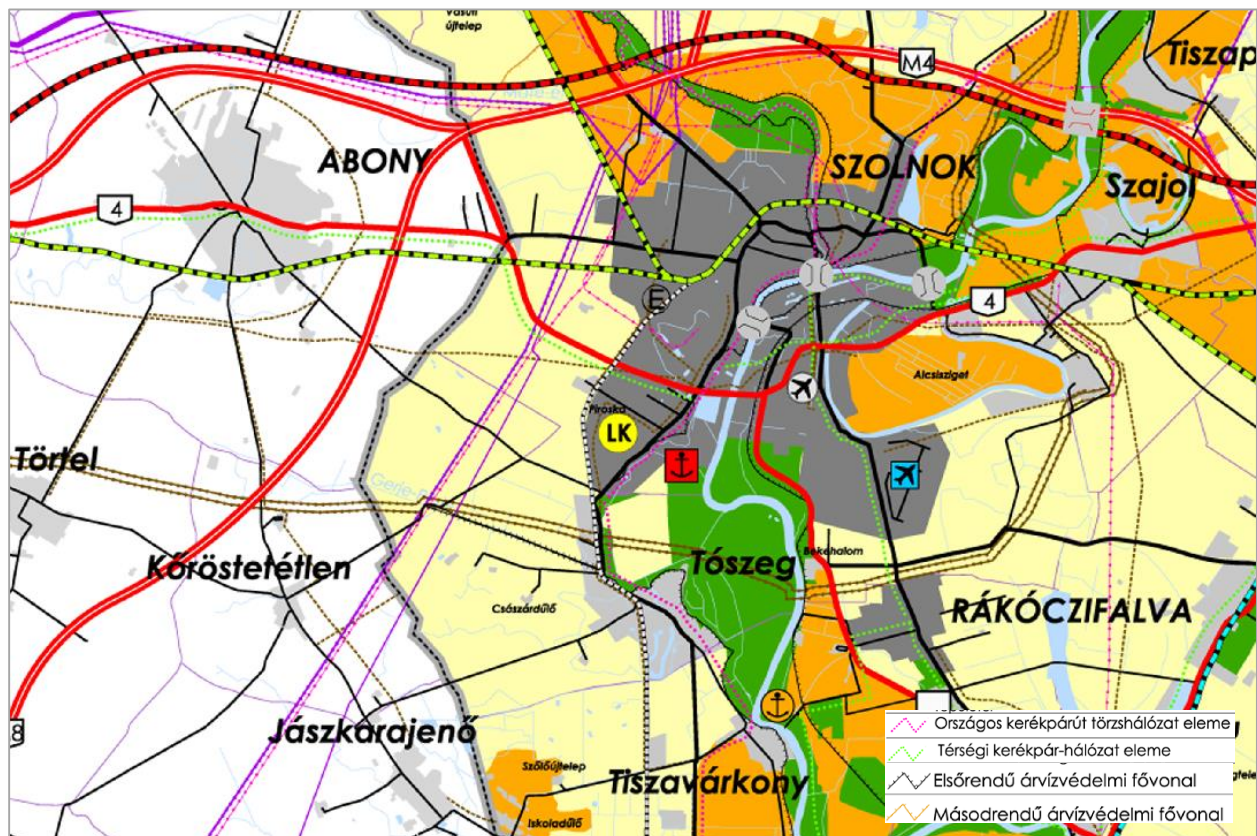
Az Országos Területrendezési Terv (3. ábra) folyosószinten határozza meg az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemek kapcsolat-rendszerét, ezek közül jelen esetben a kerékpáros törzshálózat a legfontosabb.

Az OTrT-ben Szolnok térségét érintően két fontos hálózati elem is szerepel: a Zagyva bal oldalán tervezett a 31. sz. Zagyva menti kerékpárút a Salgótarján - Jászberény - Szolnok vonalban, és a Tisza jobb partján tervezett a 4. sz. Tiszamente kerékpárút (11-es jelű Euro Velo) a Gönc - Sátoraljaújhely - Tiszalök - Nagykőrű - Szolnok - Tószeg - Szeged - Röske folyosóban. A két törzshálózati vonal a Zagyva és a Tisza összefolyásánál találkozik. A Tiszamente kerékpárút a tervezési területet közvetlenül is érinti. A tervezési területen vagy annak közelségében nincs további törzskerékpárút.



3. ábra: OTrT térszerkezeti terv (részlet)

A gyorsforgalmi- és a főúthálózat nagytávú tervében (35. ábra az I. Függelékben) az OTrT-hez képest – Szolnok vizsgált területe tekintetében – nem jelenik meg különösebbem fontos közúthálózati tartalom, leszámítva azt, hogy a 4. sz. főút érintett szakasza nagytávban 2x2 sávós (ún. kiemelt) főúttá bővül.



4. ábra: JNSz Megye területrendezési terve (részlet)

A megyei területrendezési terv (4. ábra) a kerékpáros törzshálózaton kívül a megyei („társégi”) kerékpárutak tervezett hálózatát is (esetenként kiértelt, de legalább indikatívnak tekinthető) nyomvonal részletességgel tartalmazza. A megyei tervben szerepel további, a tervezési területet majdnem közvetlenül érintő kerékpáros nyomvonal, mégpedig a 4. sz. főút mentén kelet-nyugati irányban behúzott térségi kerékpárút.

A Szent István Tisza-híd jelenleg is kerékpározható (jelenleg nem kijelölt, de hallgatólagosan kerékpárútként elkönyvelt útvonal). A megyei területrendezési tervben a Tisza keresztezés feltehetőleg szerkesztési hiba miatt a hídtól északra van jelölve (ez a városi szerkezeti tervnek is ellentmond), aminek javítását javasoljuk a legközelebbi felülvizsgálat során. Abony irányában a 4. sz. főút mentén beszerkesztett kerékpáros nyomvonal kapcsán a 4.3 fejezetben javaslatunkat ugyancsak megadjuk. Az említett tervdokumentumokban előirányzott egyéb megoldások helyességét jelen vizsgálatok is megerősítették.



5. ábra: Szolnok város településszerkezeti terve (részlet)

Szolnok településszerkezeti terve (5. ábra) a városi funkciók, térszerkezet és utcahálózat távlati képe szempontjából fontos tervezési alapidokumentum. A jelenlegi területhasználathoz képest igen fontos változások, hogy távlatban a Törteli utca menti mélyfekvésű beépítetlen területek „egyéb ipari-gazdasági” és lakóterületi funkcióval döntő részben hasznosulni fognak. További lényeges változás lesz az új Tisza-híd megjelenése, illetve a 32. és 4. sz. főutakat összekötő nyugati tehermentesítőút. Az M4 autópálya megvalósítása (a várostól északra) a forgalom egy részét elvezeti a 4. sz. főútról, azonban utóbbinak hálózati és forgalmi szerepe így is jelentős marad. Feltételezhető, hogy a Szolnoki ipari park gazdasági és forgalomvonzó jelentősége tovább nő.

A terv tartalmazza a Tiszamenti EuroVelo kerékpáros kapcsolatot, emellett a 4, 32, 402. sz. főutak mentén, valamint az ipari park tengelyében jelöl tervezett kerékpárutakat. Fontos, hogy a város fő- és gyűjtőútjaitól

eltekintve az úthálózat legnagyobb része jelenleg is jól kerékpározható kisforgalmú utca.

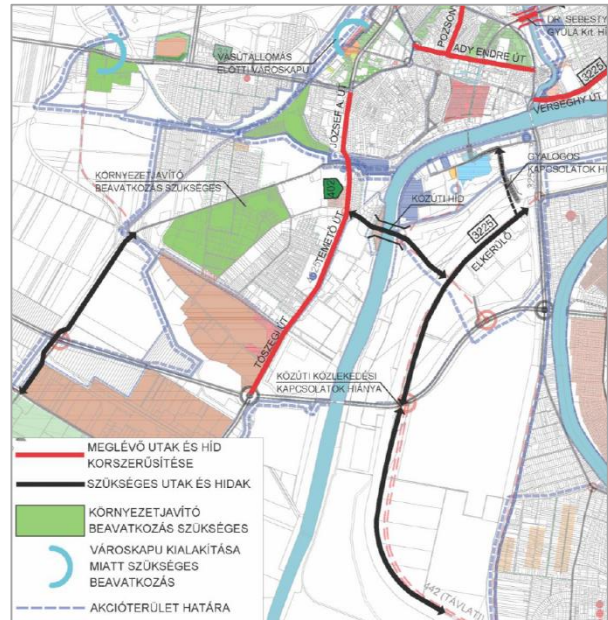
Szolnok Közlekedésfejlesztési Konceptiója (2005) korábbi keletkezésű, egyes elemeit tekintve meghaladott, de ez az egyetlen célzottan a közlekedési rendszerre irányuló stratégiai anyag. Kerékpár hálózati javaslatot nem tartalmaz, azonban a teherforgalom korlátozására vonatkozó javaslatai adott esetben kerékpáros szempontból is fontosak.

A 2013-ban elkészített és 2017-ben aktualizált Integrált Városfejlesztési Stratégia tartalmaz közlekedési hálózati javaslatot, azonban a vizsgált területen a kerékpárúti tartalom fővonalakban azonos a településszerkezeti terv elképzelésével. Az IVS céljait térképileg az 6.a-c. ábra mutatja be. Leginkább szembeötlő a távlati Tisza-híd belépésével értelemszerűen adódó északkeleti haránt irányú kerékpáros gyűrűelem hiánya.

Az IVS céljai között a tervezési területre vonatkozóan több olyan intézkedés is szerepel (rövidtávon a Repülőműzeum környékének fejlesztése, ennek keretében a MÁV ingatlanok területének hasznosítása, a Tiszaparti tematikus sétány kibővítése, vízparti színpad, valamint 2019-es ütemezéssel az Indóház utca és a Mártírok útja felújítása, kerékpárforgalmi létesítmények megvalósítása és körforgalom kialakítása) amelyek az operatív programokban megpályázott támogatások között (erre e fejezet végén térünk vissza) már nem, vagy más formában jelennek meg.

A stratégia tervezési területre vonatkozó megállapításai jelenleg is érvényesek. A 402. sz. főút városi szakasza balesetveszélyes. Középtávú cél a középszigetek építése és új jelzőlámpás forgalomirányítás tervezett. Hiányzik az ipari park nyugati bekapcsolása. Az új kapcsolat megépítése középtávon a kecskeméti vasútvonallal párhuzamosan a Kőrösi út meghosszabbításaként van előirányozva. Hosszútávú fejlesztési cél a Déli és a Nyugati iparterületek összekapcsolása. Középtávon irányozza elő a 402. sz. főút menti kerékpárút megépítését.

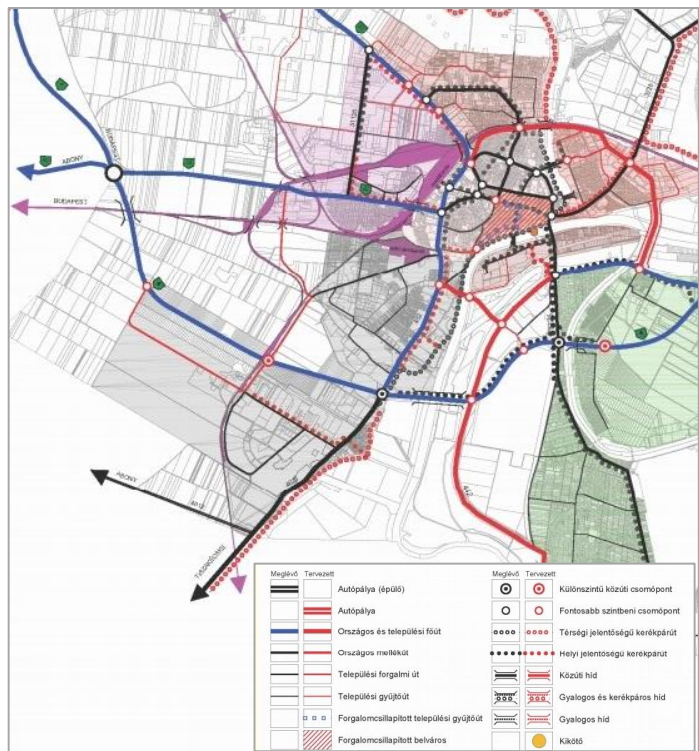
Hosszú távú fejlesztési cél a város úthálózatának gyűrűs rendszerré való átalakítása. A tervezési területet érintő gyűrű-szakasz távlatban a 402. sz. főútból indulva a Csáklya utca vonalában érné el a Tiszát, ahol új folyami híd épülne.



6.a. ábra: Az IVS jelentősebb városalakító intézkedései



6.b. ábra: Törteli út környéki rehabilitációs javaslat (IVS)



6.c. ábra: Szolnok Integrált Városfejlesztési Stratégia – hosszútávú közlekedési hálózat

A stratégia szerint „Külön tájékoztatási rendszert kell kiépíteni a kerékpárutak számára. Kerékpáros tároló helyeket kell létesíteni a nagy látogatottságú intézményeknél (városháza, piac, irodaházak, üzletek, iskolák, stb.). A vasútállomásnál B+R kerékpár-tároló helyeket kell kialakítani. A kulturált kerékpárút-hálózat részét fogja képezni a kiépített pihenőhelyek rendszere. Fontosabb javasolt pihenőhelyek: Tisza-part (repülőmúzeum környéke), Tisza-part (Verseghy park), a Vízügyi Múzeum környéke, Tiszaliget, Kossuth tér, Vasútállomás.”

Szolnokon, a Modern Városok Program és a különféle operatív programok keretében rövid- és középtávon a vizsgálati területen, illetve annak közelében az alábbi közlekedési, ill. forgalomvonzó projektek² megvalósulása várható:

- **Véső úti Sporttelep és Strandfürdő** fejlesztése: a Véső út és környéke elnevezésű akcióterületen a MÁV tulajdonú barnamezős terület rehabilitációja (közösségi és szabadidős funkciókat célzó R.A.J.T. projekt, küzdősportok arénája, teniszpálya, rendezvény- és konferenciaterem, buszöböl és buszváró, kerékpárforgalmi létesítmények), használaton kívüli strandfürdő felújítása és fejlesztése, egyéb sportlétesítmények, sport- és szabadidős célú épületek felújítása, új funkciók adása (szauna, szállás, meglévő gyermek- és meleg vizes medencék felújítása, úszómedence átalakítása, 50 méteres versenymedence kialakítása, étterem és sportszálló funkciójú épület felújítása, hideg- és meleg vizes kút kialakítása, feltáró utak, parkolók, az atlétikai centrumban 8 futósávós műanyag borítású atlétika pálya és lelátó építése, a csapadékvizet befogadó Görbe-ér kotrására;
- **Tiszai kikötő** és kapcsolódó létesítmények fejlesztése (úszóműves kikötő és bungalópark létrehozása a bal parton a Tiszavirág-híd közelében, a volt kemping területével párhuzamosan);
- Tiszaligeti **Ifjúsági Tábor** és Turisztikai és Szabadidő Központ felújítása;
- Szolnoki **Művésztelep** fejlesztése (műterem és műteremlakások felújítása, illetve új épületegyüttes: rendezvénytér, kiállítóterem és stúdiók);
- Zagyva-híd hídfőnél vártornyot stilizáló **turisztikai fogadóépület**;
- **Tiszaliget fürdőfejlesztési projekt**: az Interaktív Repülőmúzeum projekthez funkcionálisan (kínálatbővítési céllal) kapcsolódva a Tiszaligeti strandfürdő bővítésével új fürdőkomplexum létrehozása;
- **Szolnoki ipari parkban gyalog- és kerékpárút** 1,95 km hosszban.

3.2 Vizsgált terület bemutatása

A tágabb térség város-szerkezetéről (települések lélekszáma) a 7. ábra ad képet, ami meghatározó a városközi közlekedési igények, a létrejövő közlekedési áramlatok struktúrája tekintetében. A vizsgált terület természetes földrajzi adottságait a feltöltött síkság, a sík terepet némileg változatossá tevő kisebb nagyobb folyó- és patakmedrek, árterek, csatornák, holtágak és árvédelmi töltések jellemzik.

Szolnok sokévi átlagos havi középhőmérsékleteit tekintve



7. ábra: Szolnok térségének településstruktúrája (lélekszám)

² A projekteket részletesebben a III. függelékben mutatjuk be.

elmondható, hogy az évi közepes hőingás $22,6\text{ }^{\circ}\text{C}$. Szolnok átlagos évi csapadékösszege 495 mm , a nyári félv csapadékosabb, míg a téli félv szárazabb. Szolnokon a napsütéses órák éves összege átlagosan 2025 óra , de évről évre nagy változékonyságot mutat.

Szolnok közigazgatási szempontból az Észak-Alföldi régióban, Jász-Nagykun-Szolnok megye Szolnoki járásában, fekvését tekintve

az Alföldön, Jász-Nagykun-Szolnok megye középső részén helyezkedik el, a Tisza és a Zagyva összefolyásánál. A város vasúti főcsomópont, a Szolnok-Budapest-Debrecen/-Nagyvárad vasútvonal egyik fontos állomása, az épülő M4 autópálya, a 4. számú főút fontos csomópontja, a 32, és 402, 442. sz. főutak kezdőpontja. Potenciális víziútnak tekinthető a Tisza folyó. A fő közlekedési útvonalaknak köszönhetően a város rendkívül jó gazdaságföldrajzi adottságokkal rendelkezik, mely

kiegészül a Tisza és a Zagyva menti területeken fellelhető természeti értékekkel. A város gazdasága változatos termelési szegmensekből tevődik össze, számos országos ismertségű ipari cég telephelye is megtalálható. Termelési érték alapján a legjelentősebb gazdasági potenciál az autóipari beszállító – nemrég jelentősen bővülő – Eagle Ottawa Hungary Bőrgyártó és Kereskedő Kft., ugyancsak a megye legnagyobbjai között van a vegyipari Bige Holding Kft. (mindkettő cég a déli ipari parkban), és a park közelében termel a tószegi telephelyű Accell Hunland Kerékpárgyártó Kft.



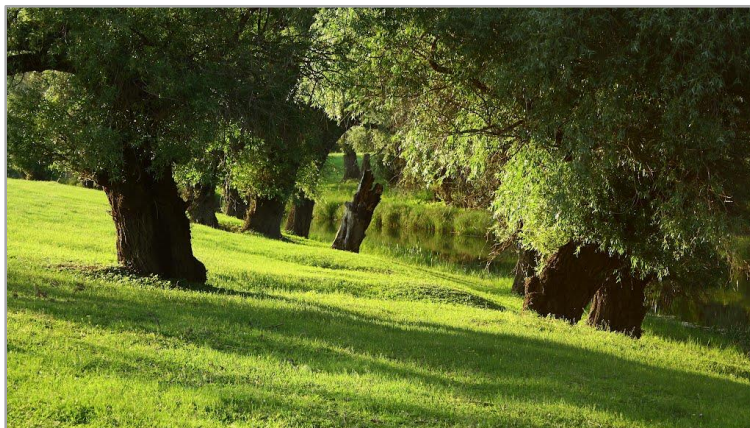
8.a. ábra: Eagle Ottawa Hungary Bőrgyártó és Kereskedő Kft.



8.b. ábra: A RepTár repülőmúzeum

A város lakóinak száma $71\ 660$ fő, a népességváltozás az utolsó évtizedekben – a térségben jellemző egyértelmű fogyáshoz képest eltérést mutat – nagyjából stagnáló, enyhén csökkenő tendenciájú. A lakosság aktív dolgozóinak jelentős része helyben dolgozik, jellemző a beingázók nagy száma.

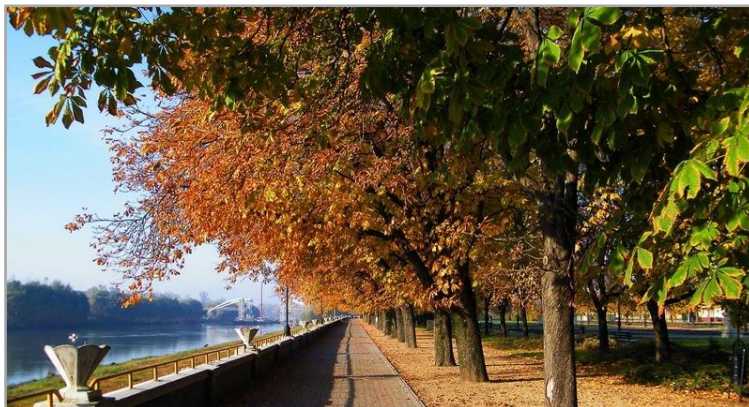
A város nevezetességei közül kiemelkedő – és a tervezési területre is esik – a közelmúltban fejlesztett Interaktív Repülőmúzeum (RepTár). Jelentőségét jól mutatja, hogy Magyarország legnagyobb szabadtéri repülőeszköz kiállításán 43 db különböző típusú repülőgép és helikopter látható, továbbá gépágyúk, II. világháborús lezuhant repülőgépek darabjai.



8.c. ábra: Zagyva folyópart

Szolnok turisztikai szempontból legfrekvenciáltabb része a városközpont közeli Tisza szakasz: a jobb parton helyezkedik el többek között a patinás Tisza Szálló és Gyógyfürdő, a másik oldalon pedig a Liget Termálstrand és Élmenyfürdő, több szálloda, a Sportcentrum és az Ifjúsági Tábor. Jelenleg kevésbé frekvenciált, de a tervezési területre esik a fejlesztésre kiszemelt Véső úti Sporttelep és Strandfürdő. A Tisza és a Zagyva folyó parkosított, gondozott partvonalai, vagy éppen természetközeli ártere már jelenleg is kiváló szabadidős, túrázó vonalak, amelyek egyben a kerékpáros turizmus térnyerésének potenciális helyszínei is.

Nehéz túlbecsülni annak jelentőségét, hogy a tervezési területen keresztülhaladó Tisza-parti nemzetközi útvonal a Lappföldtől Athénig vezető 11. számú EuroVelo folyosó egy közbelső szakaszát alkotja.



9.a-c. ábra: A szolnoki kerékpározható árvédelmi töltés

A tervezési terület aktuális városi térképi ábrázolását az I. függelék 36. ábra tartalmazza

3.2.1 Forgalomvonzó létesítmények, forgalomalakító tényezők

A kerékpáros utazási igények és forgalmi áramlatok becslését a nagyobb távú kapcsolatokról a kisebb felé haladva vizsgáltuk. A „fejlesztendő” relációkban fontos megkülönböztetni a hosszú távú és a rövid-középtávú jellemzőket. Távolabban érdemi méretű idényáramlatokként kell számolni a két folyó menti törzshálózati vonalban (Tisza, Zagyva), azonban a részleges kiépítettség miatt jelenleg ezek az irányok nagyrészt a helyi hétvégi kirándulásokra korlátozódnak, nem jelentős kerékpárost vonzva. Ez alól kivétel a már kiépített Tiszaföldvár irány, és valamelyest kivételt képez a Szolnok - Tószeg reláció, ahol van még hálózati hiány, de a kiépítettség elég magas arányú.

A nagyból a kicsi felé haladva a következő áramlati réteg a város agglomerációjából kiinduló ingázók és a városból az ipari parkba, külterületi telephelyekre igyekvők köre. Erre a kerékpáros áramlatra elvileg rendelkezésre állnak a népszámlálási adatok, azonban ezek korábbi alkalmazása során jelentős mennyiségű adathiba mutatkozott, emellett a közép- és hosszú távú forgalmak a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése miatt a jelenlegi mennyiségektől merőben el fognak térni.

A külső kapcsolatok közül a vizsgálati terület vonatkozásában a Szolnok - Tószeg³ és a Szolnok - Kőröstétlen reláció a legfontosabb.

A szolnoki ipari park befejezett kerékpáros bekötésének ténye kulcsfontosságú, de például a tószegi Accell Hunland Kerékpárgyártó Kft telephelyéig terjedő kerékpárút folyamatosságának hiánya nagy probléma. A 4625 j. összekötő út kérdéses – töltésen vezetett, kerékpárúttal nem ellátott, valamint nem kerékpározható töltés mellett vezetett (!) – bő egy kilométeres szakaszán (10. ábra) érdemi kerékpárforgalom van (200-300 kerékpáros/nap), de az igényekhez képest – a jelenlévő nagy gépjármű forgalom és magas sebességek miatt – még mindig kevés a kerékpározás.



10. ábra: A 4625 j. összekötő út töltésen vezetett szakasza

A környező településekről naponta Szolnokra bekerékpározók száma jelenleg nem jelentős, de a megfelelően kerékpározható kapcsolatok teljes megvalósítása után ez a szám sokszorosára nőhet. A hálózat hiánya esetén a városhoz legközelebbi települések esetében is jellemzően csak 0-1 % közötti a kerékpáros utazás aránya. A hálózat kiépülése folytán a Szolnokra és ipari telephelyeire potenciálisan bekerékpározóknak nem csak a száma, hanem a relációk közötti arányok is jelentősen változni fognak a jelenlegihez képest. A jelenlegi forgalmi áramlatok a tervezési terület országos közúthálózati szakaszain elérhetők, ezeket az alábbi táblázatban mutatjuk be. Az Országos Közúti Adattárban (OKA) fellelhető forgalmi adatokat a 1. táblázatban tüntettük föl. A vizsgálati terület főbb útjainak kerékpáros forgalmát a 11. ábrán, gépjárműforgalmát a 3.3.1. fejezetben a 18. ábrán szemléltettük. A vizsgálati területen az OKA adatok kiegészítése érdekében kismintás forgalomfelvételeket végeztünk.

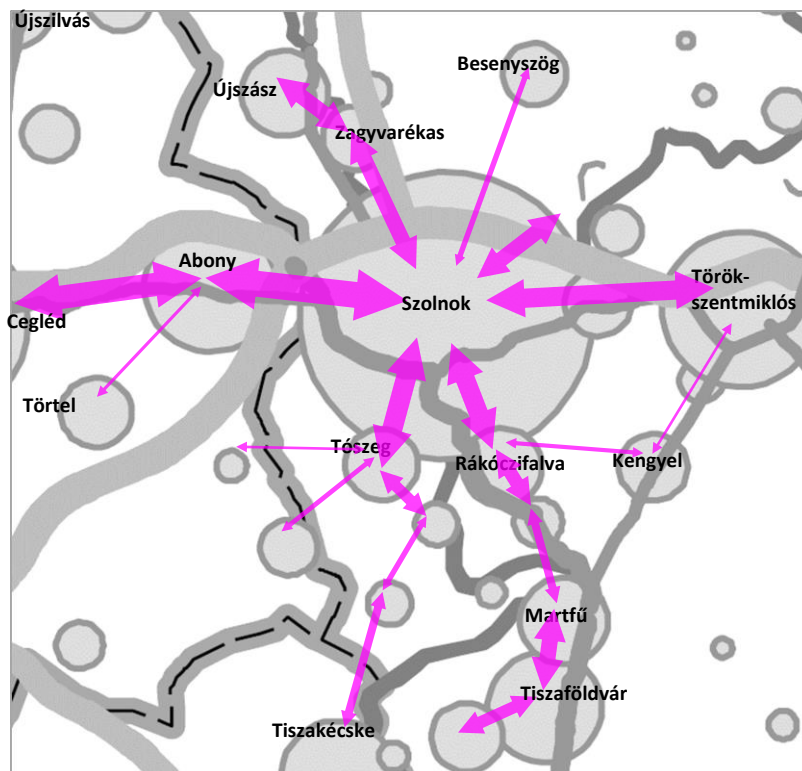
Országos közút száma és a mérőhely szelvény száma	Össz. forg. (Ej/nap)	Nehéz moto- ros forg. (Ej/nap)	Kerékpár* (j/nap)
402 II. rendű főút Jász-Nagykun-Szolnok megye mérőhely: 0 + 400	14.654	2255	303
402 II. rendű főút Jász-Nagykun-Szolnok megye mérőhely: 2 + 600	15.069	1829	388
402 II. rendű főút Jász-Nagykun-Szolnok megye mérőhely: 3 + 473	10.598	2043	224
32 II. rendű főút Jász-Nagykun-Szolnok megye 76 + 600	6685	1183	52
4 I. rendű főút Jász-Nagykun-Szolnok megye mérőhely: 94 + 516	18.190	7495	1
4 I. rendű főút Jász-Nagykun-Szolnok megye mérőhely: 101 + 413	23.640	6358	0
4625 összekötő út Jász-Nagykun-Szolnok megye mérő: 4 + 800	10.598	2043	224
4625 összekötő út Jász-Nagykun-Szolnok megye mérő: 11 + 945	4725	349	337
4612 összekötő út Jász-Nagykun-Szolnok megye 6 + 562	1301	163	39
4613 összekötő út Jász-Nagykun-Szolnok megye 24 + 283	1321	118	3

1. táblázat: Az országos közúthálózati szakaszok 2016. évi forgalmi paraméterei

*Megjegyzés: Az OKA adattár kerékpáros adatai a tapasztalatok szerint bizonytalanok, aminek oka elsősorban a járdán kerékpározás esetleges figyelembevétele.

³ A szolnoki árvízvédelmi fővédvonal-fejlesztését célzó projektsomag kiegészítéseként 2014-2015-ben vált lehetővé a Szolnok és Tószeg között régóta várt kerékpárút első szakaszának megvalósítása. A Tisza jobb parti árvízvédelmi töltésén (az 57+407 - 61+258 töltéskilométer közötti szakaszon) Szolnoktól, a 4-es (elkerülő) főúttól a kőröstétleni út leágazásig húzódo, 3 784 méter hosszú, 3 méter szélességű bicikliút kavics, illetve zúzottkő alapra terített kétrétegű aszfaltburkolatot kapott. Megépült továbbá összesen 1200 méter hosszú – többek között a 4612-es számú úttal kapcsolatot biztosító, kizárólag kerékpáros felvezetést szolgáló, 2 méter széles – töltésfeljáró, valamint ahol arra szükség volt, a vízoldal felé kiszélesítették a gátat a kivitelezők. A kerékpárút elkészültével – a tervezett töltésáthelyezéssel érintett Doba és Szolnok közötti szakasz kivételével – Poroszlótól a szolnoki Sasi-kanyarig aszfaltozott töltéskoronán kerekeshetnek a kerékpárosok. A hiányzó, Tószegig tartó – mintegy 2,3 kilométeres –, külön töltésépítését igénylő második szakaszon a Hunland gyár és Tószeg közötti részzszakasz is megépült. A még hiányzó kerékpárút építésére az NFM 60 millió forintot biztosít a tószegi önkormányzatnak. Az önkormányzati beruházás mellett a VIZIG kezelésében lévő rövid töltésszakasz kerékpározhatóvá tételére is szükség van, a VIZIG koncepció javaslatának elkészítése folyamatban van.

További adatforrás a KKK megbízásából a FŐMTERV Zrt. által elvégzett 2015-ös számlálás⁴, melynek Szolnok Mártírok úti (augusztus 5-i, napos időben számolt) 1020 kp/12 órás adata eltérést mutat a jelen (12. ábrán feltüntetett, ideális időjárási körülményekre korrigált) hasonló eredményhez képest, amit azonban magyaráz, hogy a szolnoki kerékpározás (kiváltképp a Mártírok útján) dominánsan hivatásforgalmi, azaz a nyári szabadságolási főszezonban a forgalom mérséklődése érhető. A járási központ térségéből kiinduló ingázók, városi szolgáltatásokat igénybe vevő közlekedők kerékpáros áramlataira elvileg rendelkezésre állnak a népszámlálási adatok, azonban ezek korábbi alkalmazása során jelentős mennyiségű adathiba mutatkozott, emellett a közép- és hosszú távú forgalmak a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése miatt a jelenlegi mennyiségektől merőben el fognak térni. A néhány kilométeresnél nagyobb relációkban a kerékpározási gyakoriság – a klasszikus forgalom-távolság „ököl szabály” szerint – fordítottan arányos a távolsággal (15 km-nél nagyobb távolságokban a napi kerékpározás elhanyagolható), és – triviális összefüggés – egyenesen arányos a kibocsátó (fogadó) potenciál méretével.



11. ábra: Települések méretének és elhelyezkedésének hatása a távlatban becsülhető helyközi kerékpározási igényre

Szolnok környezetében a bekerékpározás várható mértékét ezen összefüggés, illetve a térségi települések, településláncok lélekszám-adataiból becsülhetjük a legmegfelelőbbben. A vizsgálati terület szempontjából a megyeszékhely relációnak és a közeli Újszász irányú kerékpáros kapcsolatnak van a legnagyobb jelentősége, azonban ezek a várható forgalmak szinte eltörpülnek a városon belüli kerékpáros áramlatokhoz képest. A térségben a települések közötti viszonylatokban a kerékpározás intenzitásának a becsülhető arányait mutatja a 10. ábra.

Szolnok környezetében a bekerékpározás várható mértékét ezen összefüggés, illetve a térségi települések, településláncok lélekszám-adataiból becsülhetjük a legmegfelelőbbben. A vizsgálati terület szempontjából a megyeszékhely relációnak és a közeli Újszász irányú kerékpáros kapcsolatnak van a legnagyobb jelentősége, azonban ezek a várható forgalmak szinte eltörpülnek a városon belüli kerékpáros áramlatokhoz képest. A térségben a települések közötti viszonylatokban a kerékpározás intenzitásának a becsülhető arányait mutatja a 10. ábra.

A következő lépés a vizsgált terület közvetlen környezetében, illetve belső kerékpáros kapcsolatainak becsült távlati igényintenzitás közelítése (12. ábra). Ez esetben is van jelentősége a távolságnak, azonban ugyancsak fontos a munkahelyek, intézmények (pl. a körzetbeosztás szerinti iskolák), szolgáltatóegységek, kerekedelmi létesítmények, mezőgazdasági művelésű földek, kiskertek elhelyezkedése, térbeli szerkezete. A „jó” kerékpáros hálózatot (infrastruktúrát) feltételező áramlatok képét a fontosabb helyszíneken elvégzett kismintás számlálásokkal és a későbbi fejezetrészekben dokumentált forgalomkeltő potenciálok figyelembevételével becsültük meg. Megjegyezzük, hogy a forgalom szerkezetét szemléltető ábra a csekély volumenű áramlatokat nem tartalmazza.

A városközponton kívül a legjelentősebb várható kerékpáros forgalom a Tiszaparti sétány, a Mártírok út külső szakasz, a József Attila, a Temető út, a Tószegi út belső szakasz és a Körösi út belső szakasza vonalában mérhető. Jelentősebb hivatásforgalmi jellegű („közlekedési célú”) kerékpáros forgalom becsülhető a város 402. sz. főúti déli kivezetőszakaszán. A lakott területen érvényes a „központi terület mindent visz” jellegű forgalmi térszerkezet.

⁴ A felmérés pontos neve: „Forgalmi adatbázis létrehozására és fenntartására vonatkozó tanulmány készítése és országos kerékpáros forgalomszámlálás”

A városközpont intézményei és szolgáltatásai irányába mutató áramlatok dominánsak, ráadásul a Déli városrészben az észak-déli irányokban mozognak a város központi területeiről a déli ipari parkba, valamint a vizsgált területről az északnyugati (kvésbé jelentős) üzemi zónákba igyekvő kerékpárosok is. Ezek az irányok leképezik a legfontosabb intermodális kapcsolódás relációit is (Pelikán Bevásárló Központ Autóbusz-állomás; vasútállomás).

Szolnok fontos térszerkezeti sajátossága a délen a várostesttől erősen elkülönülő, igen jelentős gazdasági szerepet képviselő Szolnoki ipari park jelenléte, amely irányában már jelenleg is érdemi kerékpáros forgalom észlelhető.

Fontos figyelembe venni, hogy – nagyobb időtávban, a szabadidős tevékenységek további térnyerésével számolva – elsősorban Szolnokról kiinduló vagy azt érintő Tisza- és Zagyva-menti turisztikai kerékpározás számottevő lehet. Ezek mindegyikéről elmondható, hogy jelenleg még idényben sem nagy a turisztikai kerékpáros forgalom, azonban megfelelő egybefüggő kerékpáros infrastruktúra és a turisztikai célpontok fejlesztése esetén érdemi használat alakulhat ki.

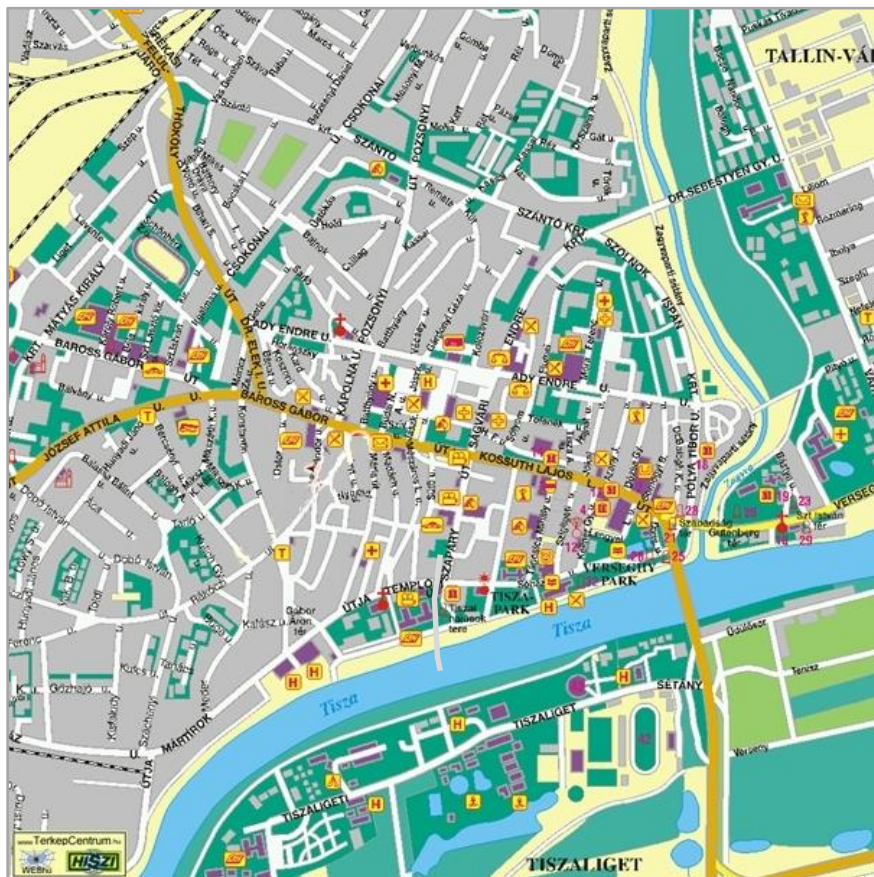
Ami a vizsgált terület belső kapcsolatait illeti, ezek viszonylag kevésbé intenzívek, mivel a városi intézmények, szolgáltatóegységek, kerekedelmi létesítmények kisebb hányada helyezkedik el a területen belül. A városi intézményi és szolgáltató funkciók belvárosban összpontosuló térszerkezetét jól mutatja a tematikus turistatérkép (13. ábra). A vizsgálati területen a lakófunkción túl a legfontosabb forgalomkeltő, -vonzó objektumok a Megyei Kórház, a Sporttelep, a Műszaki Szakközépiskola, a Szolnoki Városfejlesztő Nonprofit Zrt.-t is magában foglaló irodanegyed, a RepTár, a MÁV járműjavító, a Dohány-feldolgozó, a Cukorgyár, a mezőgazdasági gépeket gyártó McHale Hungária Kft., a Strabag helyi telephelye, a háztartási és vendéglátási eszközöket gyártó Csupor Kft.,



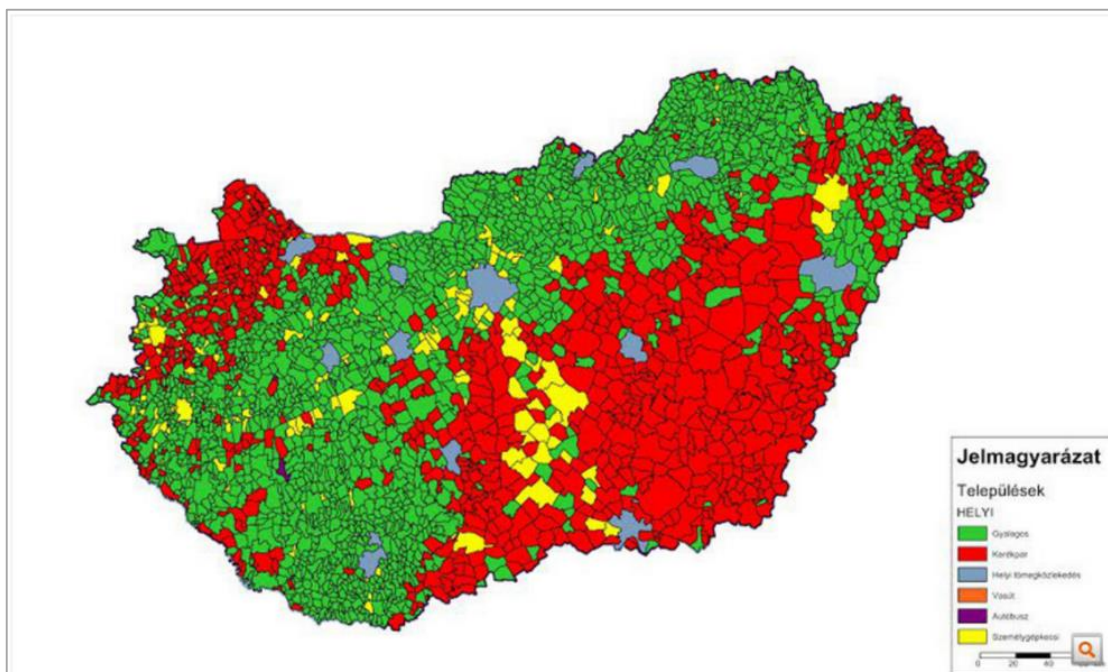
12. ábra: Becsült kerékpáros igényintenzitás a jelenlegi infrastruktúra figyelembevételével (kismintás méréssel számolt és becsült forgalmi arányok, ideális időjárási körülményekre korrigálva)

valamint az MB 2001 Olajipari Szolgáltató Kft. Ezeket és a kisebb forgalmegeneráló potenciálokat a 15. sz. ábrán mutatjuk be.

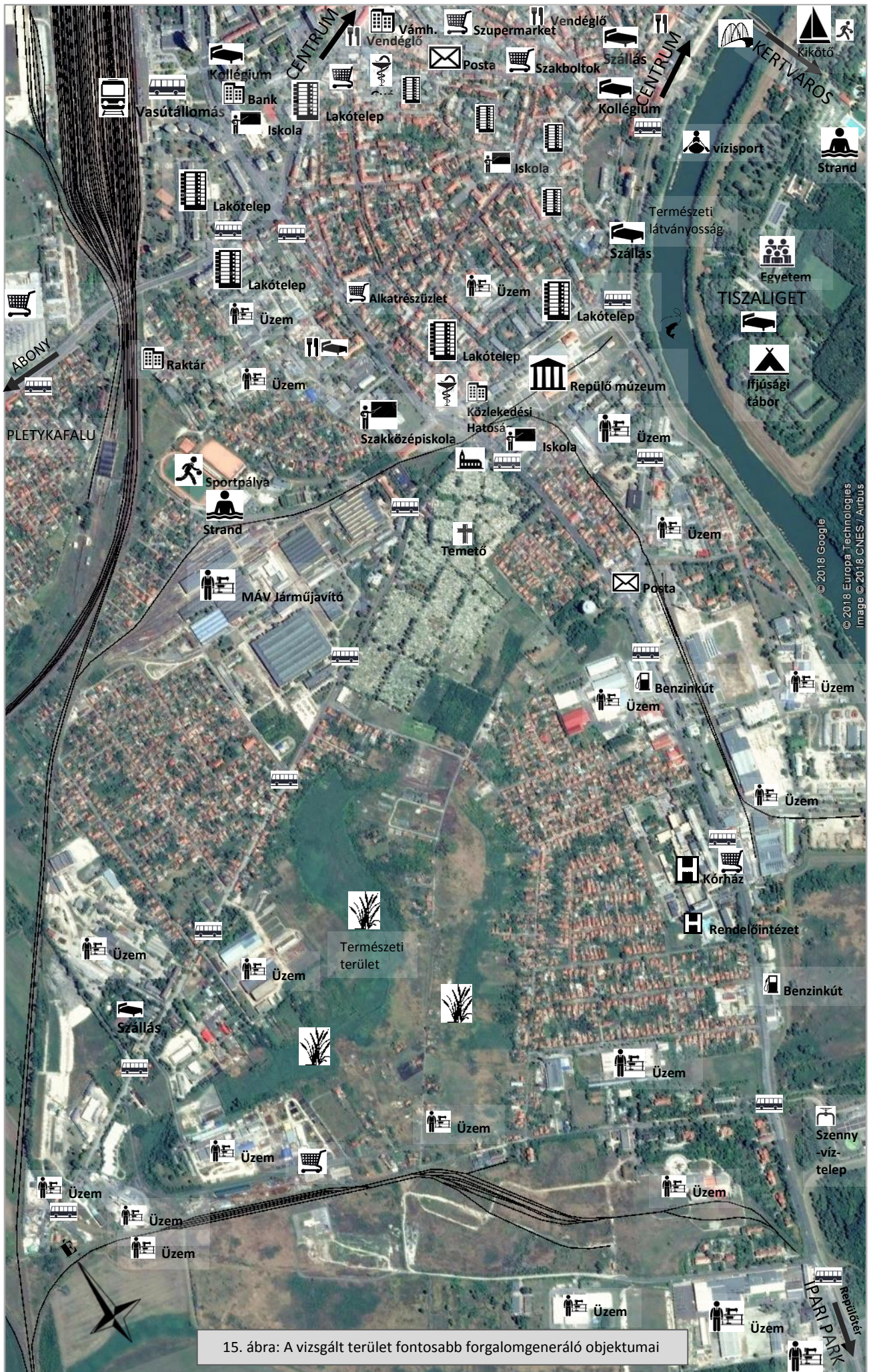
A kiinduló forgalom módváltásait illetően a tipikusan alföldi Szolnok nem különbözik a többi alföldi nagytelepülés szokásaitól. Relatív többségben a helyi közösségi közlekedés használói, ezt követően a gyalogosok és az autósok vannak (14. ábra). A 2011-es népszámlálási adatok napi közlekedési célú helyváltoztatásra vonatkozó kérdései alapján Szolnokon a lakosság 12%-a használt kerékpárt, 35% közösségi közlekedéssel, 26 - 26 % autóval és gyalogosan utazott.



13. ábra: Szolnok belső városrész szolgáltatásai



14. ábra: Kiinduló forgalom módváltása (forrás: Trenecon Kft. – a KSH 2011-es háztartásfelvétel napi ingázásra vonatkozó adataiból)



15. ábra: A vizsgált terület fontosabb forgalmegeneráló objektumai

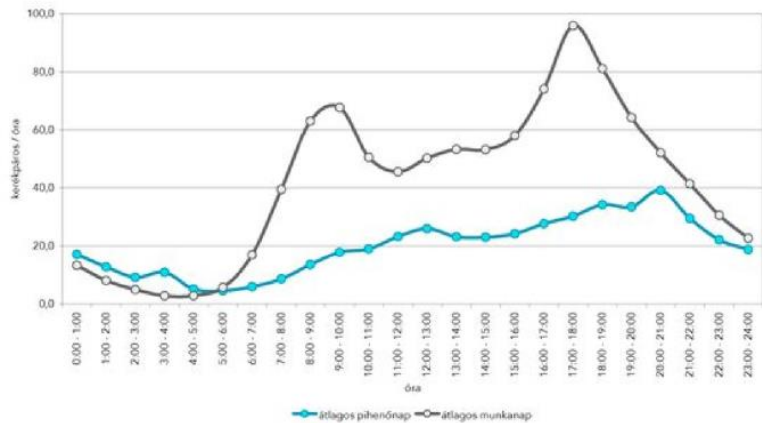
3.2.2 A kerékpáros közlekedés szerepe

Az ÚT 2-1.203 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése műszaki előírás 20.3.1. Közlekedés célú forgalomnagyság becslése c. pontja szerint „közlekedés célú kerékpáros forgalom nagyságának meghatározásához jelenleg nem áll rendelkezésre egzakt módszer”.

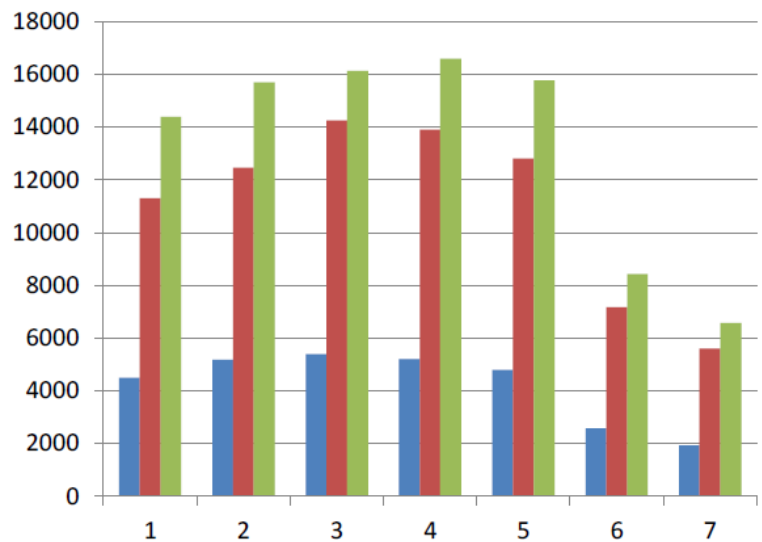
A kerékpáros forgalom a hálózati terv időhorizontjában (közép- és hosszú táv) a tervezett beruházások hatására nagyságát és térbeliségét tekintve is jelentősen változik. A meglévő kerékpáros forgalom abban az esetben lehetne a távlati forgalom kiinduló modellje, ha a távlati forgalom erre épülő becslésére rendelkezésre állna valamilyen elfogadott módszer. Ennek hiányában a meglévő kerékpáros forgalom részletes felvétele indokolatlan. A meglévő hálózat jelenlegi forgalmi értékeit – ahol a forgalom mértéke indokoltá teszi annak nagyságrendi becslését – az analitikus viszonyítási lehetőségek alapján becsült forgalmi arányokra és a részben meglévő adatokra alapoztuk. A vizsgált területen a kerékpáros forgalomra saját forgalomfelvételből és a Magyar Közút által karbantartott OKA adattárából nyertünk adatot.

Az OKA adatok alig nyújtanak képet a város kerékpáros szokásairól, emellett a felvétel módszere miatt (pl. a járdán és az úttesten történő kerékpárosok értelmezése, időjárástól való függés) nagyfokú bizonytalanság valószínűsíthető. Ezért kiegészítő forgalomfelvételeket készítettünk.

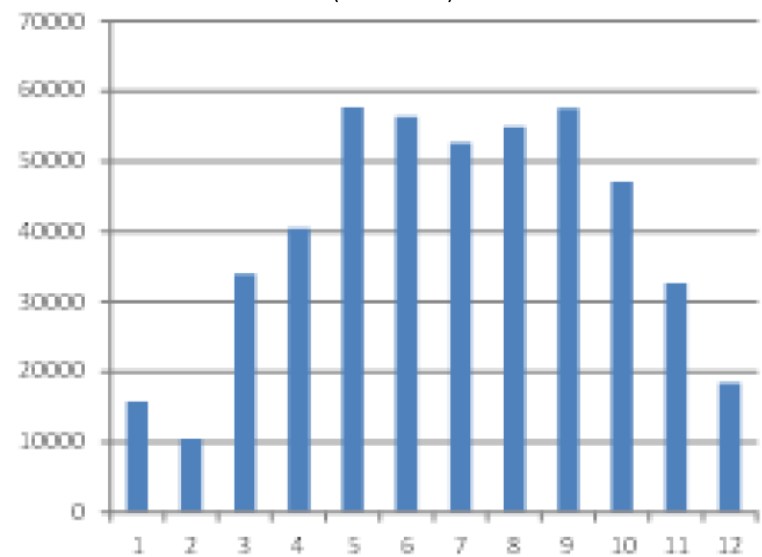
Átlagos napi forgalomlefordítás



16.a. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált napi forgalomlefordítás (hétféve: kék; hétköznap: fekete) (forrás: BKK)



16.b. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált heti forgalomlefordítás (hét napjai 1-7-ig; 2011 - kék, 2012 - piros, 2013 - zöld) (forrás: BKK)



16.c. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált éves forgalomlefordítás (havi szezonális 1-12-ig) (forrás: BKK)

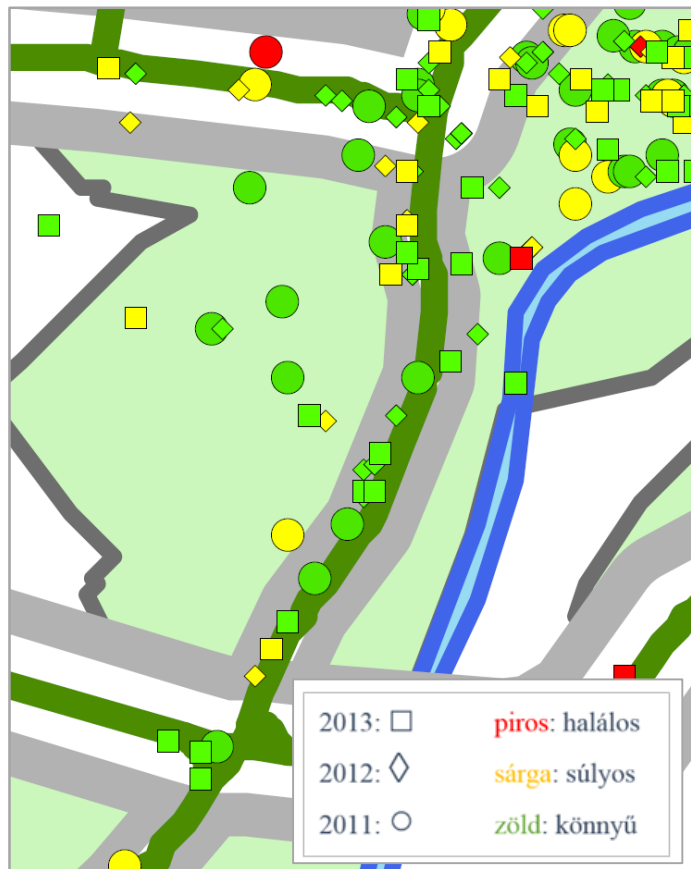
Ami a kerékpározás szezonálisát illeti, ebből a szempontból a város és térségtípusok közötti különbség csekély. Magyarországon a legpontosabb adatfelvételek többek közt a fővárosi Kiskörút számláló-berendezésének segítségével keletkeztek (16.a-c. ábrák), hazánkban eddig ez az egyetlen ilyen adatsor. A városi utazási szokásoknál – bár a forgalom nagysága a nagy és kistelepüléseknél nagyon eltérő – a napi és napszaki eloszlási jelleggörbét nagyjából ugyanolyan tényezők alakítják (pl. munka/iskola/szolgáltatások kezdési/befejezési ideje, „közlekedő” foglalkoztatottak aránya, stb.). Az eloszlási görbék a kerékpáros hálózat térbeliségére (megtervezésére) nincsenek hatással, mégis fontosak a kerékpározási szokásokról megkívánt átfogó helyzetkép megalkotása szempontjából.

3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

A vizsgált övezet közúti forgalmára jellemző adatokat az előző fejezetben mutattuk be. A közúti forgalom adataiból, valamint az út- és kerékpáros hálózat adottságaiból a következők állapíthatók meg:

- A város utcáinak döntő része nyugodt, jól kerékpározható kismagasságú utca.
- A belterületi úthálózatból az országos főutak (városi főútca) nem alkalmasak a kerékpározásra. Kis részüknél a párhuzamos kerékpárút elkészült, de döntő részben még hiányzik. A vizsgálati területen a 32, 402. sz. főutak számítanak a legforgalmasabb úttengelyeknek, ezeken mindenképpen célszerű a kerékpáros infrastruktúra magasabb szintű és folyamatos kialakítása.
- A gyűjtőutak (pl. Mártírok útja, Indóház utca, Kőrösi út, Gyökér utca) messze nem ideálisak, de alkalmasak a kerékpározásra.
- A Mártírok útja nagyjából a Tisza menti kerékpáros folyosó mellett halad, így a nagy forgalom ellenére nincs jelentős kerékpáros konfliktus.
- A Kőrösi út nagy szélessége kedvez a kerékpározásnak, de a biztonság fokozása lenne indokolt.
- A városrész fő külső kapcsolata a 402. sz. főút kivezető szakasza és a 4625 összekötő út ipari parkot bekapcsoló szakasza, ahol a fizikailag elkülönülő kerékpáros nyomvonal már kiépült.
- A 32. sz. főút vasúti felüljáróján a kerékpárosok a gyalogosoknak szolgáló járdarészt használják, ami a forgalomszabályozási hiányosságot leszámítva működőképes gyakorlatnak mondható. A hídfő északi oldalán a kerékpárosoknak (és babakocsisoknak, stb.) a közelmúltban rámpa készült, ennek hiánya a déli oldalon kisebb jelentőségű.
- A Tisza töltésrendszerének kerékpározhatóságát minden

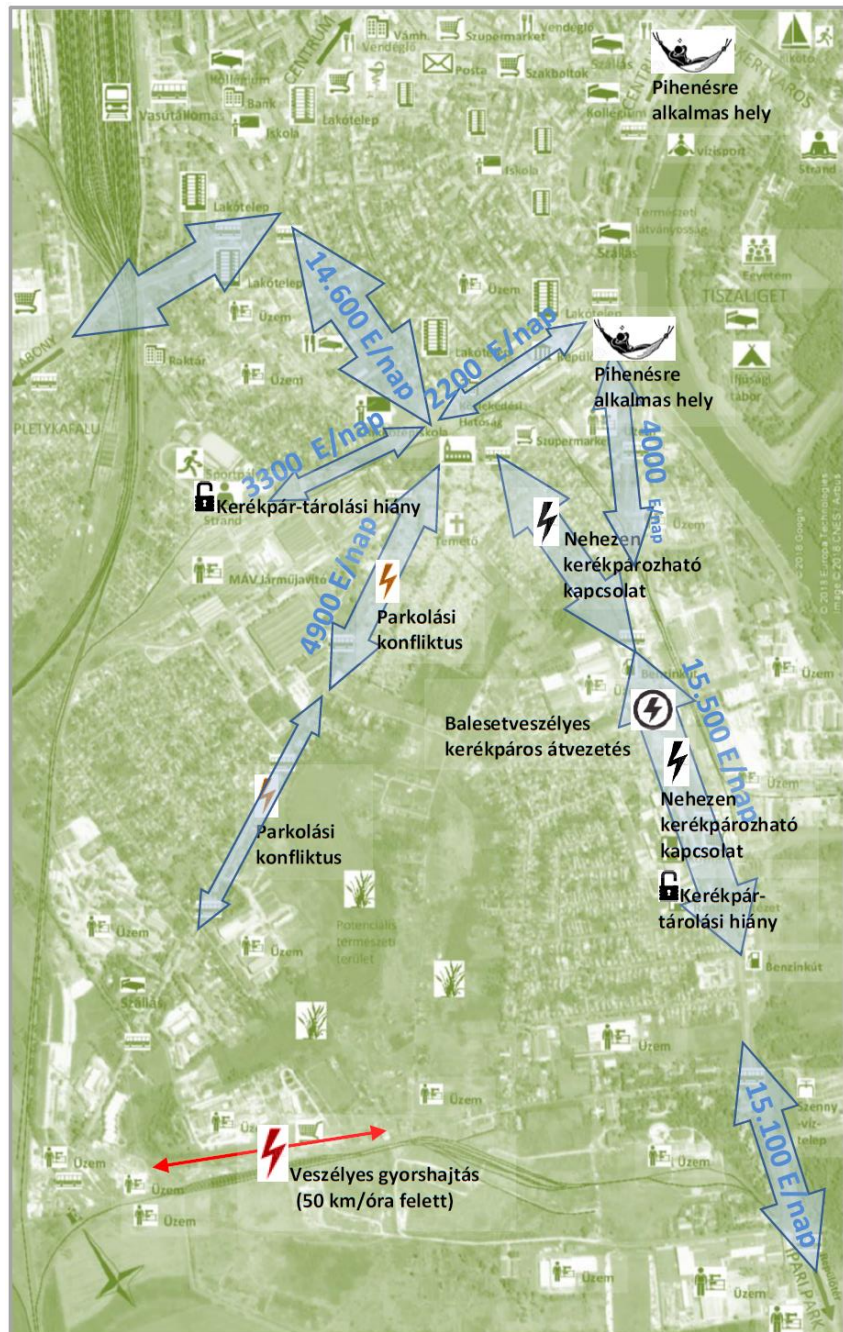


17. ábra: A balesetek jellemző elhelyezkedése a statisztikai adatok alapján

kerékpáros térkép jelöli, mégis valójában csak hallgatólagosan megengedett kerékpáros közlekedés történik. Ez vonatkozik a belső városrész sétány jellegű szakaszaira (Tiszaparti sétány), a külső árvédelmi töltésekre és a 4. sz. főúttól délre eső ugyanilyen szakaszokra is. A kerékpárosok ezeket lényegében szabálytalanul használják.

- A Véső és Horog utcánál lévő sportlétesítményekhez és a strandhoz a kerékpározás lehetősége többek közt a Horog utcán át biztosított, azonban a felújítás, fejlesztés és bővülés előtt álló Labdarugó Stadion és Atlétikai Centrummal az igényesebb bekapcsolás jobban harmonizálna. Ez a kerékpáros kapcsolat a MÁV járműjavítótól északnyugatra fekvő lakóterületek és zártkertek elérése szempontjából is hiányzik.
- Megoldatlan a Horog utca és Béke utca közötti kerékpáros átjárás, ahol a vasúti iparvágányok sinein kell a kerékpárokat átemelgetni.
- A 402. sz. főút (József Attila út) Rákóczi út - Bajcsy-Zs. út közötti szakaszán a kerékpárutat a Markotányos utcában vezetett nyitott kerékpársáv pótolja, azonban a kerékpárosok inkább használják a József Attila út szűk, de direkter kapcsolat adó nyugati járdáját.

A vizsgált terület utcáinak és csomópontjainak közlekedésbiztonsági helyzetét jellemző baleseti adatokat a 17. sz. tematikus ábrán feltüntetve mutatjuk be. A vizsgált területre kiterjedően a helyi és országos utak vonatkozásában együtt nyilvántartott kerékpáros baleseti adatokat tartalmazza a II. függelékben lévő 3. táblázat (a baleset természetével és típusával).



18. ábra: A meglévő hálózat mért közúti forgalma és kerékpáros problématérképe (késsel az összes forgalom ismert adatai)

A 2011-2013. évi⁵ személyi sérüléssel járó baleseti statisztikai adatok alapján természetes sűrűsödési zóna a városközpont térsége, és sűrűsödési sáv minden nagyforgalmú belterületi főútszakasz. A 32. - 402. sz. főutak csomópontjai a város egyik legforgalmasabb helyszíne, ahol így természetes módon több a baleset. Baleseti gócpontnak tekinthető az Indóház utca két végpontja (402. sz. főúti és Mártírok útjai) és a Kőrösi út torkolata. Ezeket a helyszíneket a frissebb (nem térképi) baleseti statisztikában külön is áttekintettük (II. függelék 1. táblázata). A 2002-2016. közötti baleseti statisztika szerint is baleseti gócpont a Temető út (402. főút) - Indóház utca csomópont és a Mártírok útja - Indóház u. csomópont, de góchely a Tószegi út (402. főút) - Sirály u. és a Bajcsy-Zsilinszky út (32. főút) - Bajtárs u. csomópont is. E helyszínek kerékpáros baleseti veszélyei a javasolt kerékpárforgalmi elemek megvalósítása esetén automatikusan megoldódhatnak, mindazonáltal a projektek tervezése során részletesen vizsgálni szükséges a balesetek kialakulásának okait, azok elhárítási lehetőségeit.

A városrészben bekövetkezett kerékpáros baleseteket tekintve arra a következtetésre juthatunk, hogy a nagyobb forgalmú utcákban indokolt a kerékpáros forgalom forgalomtechnikai segítése, a kerékpárosok útfelületének figyelemfelhívást célzó jelölése, hosszabb távon a kerékpárosok különválasztása.

Az Országos Közúti Adattárban fellelhető forgalmi adatokat a 1. táblázatban tüntettük föl. A vizsgálati terület főbb útjainak gépjárműforgalmát 18. ábrán szemléltettük.

A Szolnok városi főúthálózatát alkotó 4 sávú közutak forgalma a tervezési területen 10-15 ezer egységjármű/nap körüli értéken mozog, amelyeknél a fizikailag elkülönített kerékpározás ideális. Ennél is magasabb a forgalma a 4. sz. főút közeli 2 sávú szakaszának, ahol a kerékpározás a nagy sebességek és forgalom miatt egyaránt „lehetetlen”. A nehézgépjármű forgalom aránya az országos közúthálózati szakaszokon érdemi, de ott sem kiemelkedő.

A vizsgált területen általában a KRESZ szerinti sebességhatárok érvényesek. A gépkocsik jellemző sebessége a városi szakaszok fő- és gyűjtőútjain a megengedett sebességnek megfelelő, a lakóutcákban alacsonyabb sebesség jellemző. Gyorshajtásra csábít a Gyökér u. külterületi jellegű szakasza, ezen kívül gyorshajtás az országos mellékutak külterületi szakaszain fordul elő. Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú zónák a tervezési területen nincsenek. A 4. sz. főút közeli szakaszán kívül a kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak a vizsgálati területen nincsenek.



19. ábra: Kerékpártárolás a Bán utcai iskolában korszerűtlen támaszokkal

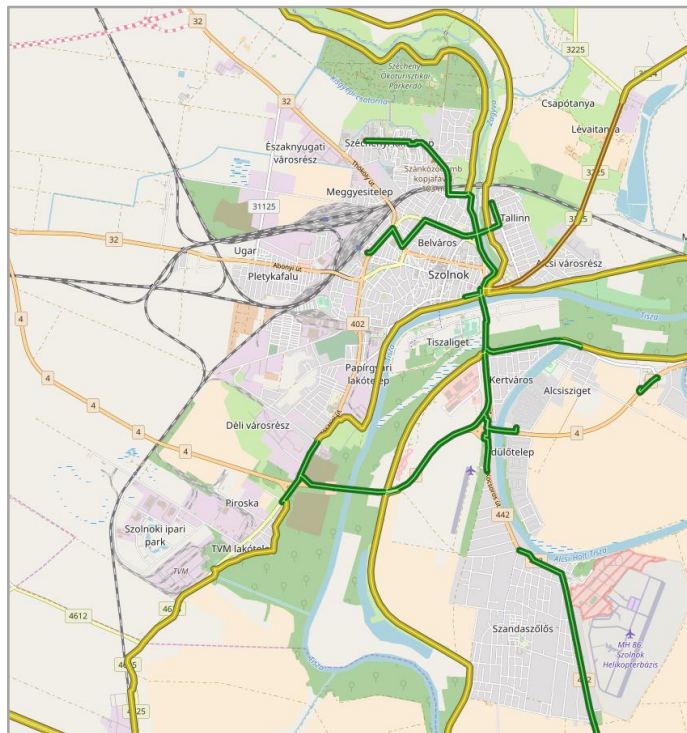
A kerékpártárolás módja döntően elavult, a kerékpártárolók mennyisége többnyire elegendő, de a támaszok általában korszerűtlenek. Az intézményeknél (pl. iskola, kórház) a kerékpártárolásra alkalmas eszközök nem felhasználóbarát típusba sorolhatók, védett fedett létesítmények nincsenek.

⁵ Ezen évekre rendelkezünk térképi állománnyal. A 2001. után 2016-ig bekövetkező kerékpáros baleseteket az II. függelékben a 3. táblázat mutatja be.

A beavatkozási terület kerékpározhatóságának sajátosságait foglalja össze a 18. ábra.

3.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

Az „e-UT 03.04.11:2010. április, Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” című Ütügyi Műszaki Előírás 3.1.2. pontja szerint: „Kerékpárforgalmi létesítmény a közlekedési infrastruktúra minden olyan eleme, amelynek használata a kerékpárosok számára nem tilos.” A vizsgált terület meglévő kerékpárforgalmi létesítményeit a helyszíni szemle és egyeztetések információira alapozva, valamint a KENYI adatbázisból (20. ábra) mértük fel. A lényegét tekintve megállapítható, hogy a tervezési területen két darab kerékpáros szolgáltatásként kialakított vonalas létesítmény van, a Tisza árvédelmi töltésének a vonala, melynek kerékpárhálózati jelentősége kiemelkedő, emellett a József Attila úti rövidebb kerékpárút (utóbbi a KENYI még nem tünteti fel). Így tehát a kerékpáros hálózat kiépítettsége – különösen a belvárossal összevetve – nagyfokú elmaradással jellemezhető. Szükséges azt is megjegyezni, hogy a városrész legtöbb utcája jól használható a kerékpározás számára. A merreterkerjek.hu adatbázis térképi állományát – mely aktuálisabb a KENYI-nél, viszont a Tisza menti kerékpárút státuszát tévesen szerepelteti – az I. függelékben (32. ábra) mutatjuk be.



20. ábra: A KENYI adatbázis térképi ábrája a vizsgált területről (kiépített kerékpárút – zöld vonal – nincsen a területen; sárga vonal: potenciális kerékpárút árvédelmi töltésen)

Ami a város jelenlegi belső kerékpáros hálózatát illeti, a városrész legjelentősebb úttengelyében, a 402. sz. főút vonalában a nagy forgalom miatt kevésbé intenzív és veszélyes a kerékpározás, de kerékpárút csak két szakaszon, az Indóház utcától északra eső szakaszon és a Tisza-töltésnél épült.



21.a-b. ábra: A József Attila úti kerékpárút és a Markotányos utca

A Tisza menti kerékpározható töltés a Gyökér és a Prizma utca között érkezik meg a Tószegi út (402. sz. főút) mellé, innen déli irányban tehát már megoldott a kerékpározás. A főút (József Attila úti szakasz) Indóház utcától északra eső részén a Százados utcáig az út nyugati oldalán frissen megépített kerékpárút van, de ettől északra – a kezdő szakaszon – a keskeny szabad terület nem tette lehetővé kerékpárút kialakítását. Ezen a szakaszon a hálózati folytonosságot a Markotányos utcában kialakított nyitott kerékpársáv biztosítja, de a kerékpárosok jelentős része a direktebb megoldást, a József Attila úti járdát választja (22. ábra). Az Indóház utcától a Százados utcáig az új kerékpárút jó állapotban van, jól használható, annak ellenére, hogy a terepakadályi kötöttségek miatt az ürszelvénybe közvilágítási oszlopok és fák „lőgnak be” (23.a. ábra).



22. ábra: A József Attila út a Százados utcánál a kerékpározásra használt járdával



23.a-b. ábra: A 32. sz. főút vasúti felüljárója és keleti hídfője

A város másik forgalmas főútján, a 32-esen az ún. Pletykafalu városrész és Abony felé a kerékpározás ugyancsak nehézkes (23.a-b. ábrák), mivel a 402-32. sz. főutak csomópontjától nyugat felé egyfelől nincsen kiépítve kerékpárforgalmi létesítmény. A 4 sávós vasúti felüljárós szakasz, ahol az útpályán való keresztülhaladás (hosszú szakaszon) szabálytalan és szinte lehetetlen, több szempontból korlátozó tényezőnek számít. A felüljáró hídfő csak lépcsők, és járdák közbeiktatásával érhető el, igaz, az északi oldalon a közelmúltban a lépcsőknél rámpa is épült. A felüljáró járdarészén a kerékpározás hallgatólagosan gyakorlattá vált, érdemi kerékpáros mozgás van (mintegy 600 jármű/nap). A gyalogjárda szabad szélessége 1,65 (alsó szakasz) és 1,70 (felső szakasz) méter mindkét oldalon.

A város legfontosabb biciklis tengelye jelenleg a Tisza menti árvédelmi töltés sétánnyá kiépített (Tiszaparti sétány), a városon kívül csak egyszerűen aszfaltburkolattal ellátott, és így a kerékpárosoknak is jól használható vonala, ami egyben az EuroVelo útvonal is. A térkőburkolattal ellátott felület sok helyen egyenetlen, mivel abban süllyedések keletkeztek, de a sétányt így is kedvelik a kerékpárosok. A teljes vonalra igaz, hogy a kerékpárosok számára a 4. sz. főút keresztezéséig nincs kihelyezve semmilyen legális használatot biztosító jelzés. Az útonal sétány részén „gyalogút” jelzőtábla van elhelyezve, a töltés külterületi jellegű

aszfaltburkolatú szakaszán pedig „mindkét irányból behajtani tilos, kivéve KÖTIVIZIG engedéllyel” jelzés (KÖTIVIZIG: Közép-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság).

A sűrűn kerékpározott gyűjtőutak közül az Indóház utca a kisebb közúti forgalom miatt még viszonylag jól kerékpározható, de indokolt lenne fejlesztése (a RepTár fejlesztéssel összefüggésben egy a Tiszatöltéstől induló kerékpárút bekötés rövid szakasza már elkészült). A rövid szakasz folytatása a sporttelep felé indokolt lenne. E



24.a-c. ábra: A Tisza menti árvízvédelmi töltés sétánnyá kiépített és a városon kívül aszfaltburkolattal ellátott szakaszai



24.d-e. ábra: A Tisza menti kerékpáros útvonal a 4. sz. főúttól délre és a főút feletti felüljárónál

bekötés a Mártírok útjának kis darabján csatlakozik a Tiszaparti sétányhoz, így a Mártírok útja – mint további fontos gyűjtőút – ugyancsak rendelkezik már rövid szabványos kerékpárúttal.

3.3.3 Értékelés és problématerkép

A beavatkozási terület kerékpározhatóságának sajátosságait foglalja össze a 3.3.1. fejezetben szereplő 18. ábra (problématerkép). A kerékpározást akadályozó fő tényezők, felsorolás jelleggel:

1. A **402. sz. főút** vonalában az Indóház utcától délre nyugati oldali zöldsávban elegendő hely áll rendelkezésre önálló kerékpárúthoz, de a kiépítés hiányzik.
2. A Véső és Horog utcánál lévő **sportlétesítményekhez** és a strandhoz, illetve a MÁV járműjavítótól északnyugatra fekvő lakóterületek és zártkertek eléréséhez igényesebb kerékpározási lehetőség lenne harmonikus.
3. A **Mártírok** útja külső szakaszán problémát és veszélyforrást jelent a kerékpáros infrastruktúra hiánya.
4. A **Kőrösi út** 9,0 méteres útpályaszélessége miatt itt a kerékpársávok kijelölése lenne kézenfekvő, de ez hiányzik.
5. A jól kerékpározható kisforgalmú utcákban helyenként a **burkolat** felújításra szorul.
6. A jól kerékpározható lakóövezetekben feltáró funkciójú **kerékpározásra kijelölt** útvonalakkal, helyenként kerékpáros nyom jelölésekkel javítható lenne a közlekedésbiztonság.
7. Az **Indóház** utcai zöldsávban (szabad területen) hiányzik a kerékpárút.
8. A 32. sz. főút **vasúti felüljáróján** (Kolozsvári híd) a kerékpárosok a gyalogosoknak szolgáló járdarészt használják, ami működőképes, de nem szabályozott gyakorlat.
9. A vasúti felüljáró keleti hídfője déli oldalán a kerékpárosoknak (és babakocsisoknak, stb.) **rámpára** lenne szükségük.
10. A József Attila úton a Markotányos utcai nyitott kerékpársávval párhuzamosan a **szűk járdát** használják. Az „akadálymentesítés” a 32-es főút vasúti felüljárójáig hiányzik, vizsgálandó az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút elhelyezhetősége.
11. A sporttelep környékét és a vasúti pályaudvar (Jubileum tér) környezetét, illetve a 32-es főút vasúti felüljáróját a **Véső utca** 32. sz. főút alatt külön szintben vezetett vasút menti szakaszának segítségével jól össze lehet kapcsolni, ami egyelőre a stadion északi oldalán vezetett földút járhatósági hiányai miatt nem megoldott.
12. A Tisza töltésrendszerének hallgatólagosan lehetővé tett kerékpározhatóságát (Tiszaparti sétány, külső árvízvédelmi töltések) korrekt **jelölésekkel** kellene ellátni.
13. Az EuroVelo útvonal jelenleg az árvédelmi töltés vonalát követve szintben keresztezi a 4. sz. főút északkeleti csomóponti ágát, pedig ez a keresztezés a **Tisza-híd alatti vezetéssel** – az áradásmentes időszakokra nézve – kiváltható lenne.
14. Biztonságot nyújtó (vázhoz lakatolás, kamerás őrzés) **kerékpártámaszok** hiánya, főként az autóbusszmegállóknál, közintézményeknél és szolgáltatóknál (lásd a II. függelékét).
15. A város kedvező adottságú, központi elhelyezkedésű turisztikai és rekreációs övezetében kerékpáros létesítmények hiánya (tárolók, **pihenők** – lásd a II. függelékét –, turisztikai jelzésrendszer), tájékoztatási rendszer hiánya.
16. Megoldatlan a Horog utca és Béke utca közötti kerékpáros átjárás, ahol a **vasúti iparvágányok** sinein kell a kerékpárokat átemelgetni.
17. A Tiszaparti sétány **térköburkolatának** süllyedéseit javítani szükséges.
18. A Tisza menti kerékpáros folyosóra a belvárosból nincs jó **rácsatlakozási** lehetőség.
19. A Véső úti MÁV Sporttelep fejlesztéseinek függvényében ideális volna a **Százados** utca (a belváros irányában a Rákóczi út) vonalában is kerékpáros útvonalat létrehozni, ami a Tiszaparti sétány kerékpáros tengelyre is biztosítaná a rákerékpározást.
20. A **Gyökér utcában** a kis forgalom és nagy sebesség idővel a nyitott kerékpársáv kijelölését indokolja.



25. ábra: Nem előírás szerinti átvezetés hídműtárgy szűkületében (Budapest Petőfi híd)

21. Szükségessé válik új déli városi **Tisza-híd** építése, ami a Déli és a Tiszaligeti városrész között új kerékpáros kapcsolatot is jelenthet, jelentős kerülőutat kiváltva.
22. Hiányzik egy kerékpáros összeköttetés a **Kőrösi út végpontjából** az ipari park nyugati része felé.

3.4 Közbringa

A városban a kerékpározásnak jelentős hagyománya van, ami az egyéni tulajdonú, a napi tevékenységek folyamatában folyamatosan rendelkezésre álló kerékpárra épül. A város intenzív használattal érintett területe – a kerékpár-deponálási pontok potenciális helyszíneinek tere – nem nagy kiterjedésű, összességében a saját használatú kerékpározás előnyei jelentősek (pl. utazási kezdő- és végpont közötti teljes eszköz-rendekezésre állás). A közbringa-rendszer – „kerékpáros közösségi közlekedési rendszer” – működtetésére jelenleg nincs tömeges igény, ill. amennyiben a turizmussal összefüggésben kölcsönzési szolgáltató hálózat formájában relevánssá válik, feltételezhetően Szolnok városa a szolgáltatás piaci kiépítési folyamatában partneri koordinációs és követő (nem kezdeményező) szerepet fog vállalni. Szolnokon a belvárost és elsősorban a Tisza, Zagyva vonalát kiszolgáló közlekedési és turisztikai célú rendszernek lehet indokoltsága. A közbringa rendszerek hazai és külföldi fejlesztési sikereit fontos nyomon követni, aminek függvényében az Önkormányzat kezdeményező szerepe hosszabb távon előtérbe kerülhet.

Az elmúlt időszakban Budapest után néhány vidéki településen – például Debrecenben, Győrben, Szegeden, Nagykanizsán, Esztergomban és Hévízen – létesült már valamilyen kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, de a tapasztalatok összegzése még hiányzik. A rendszer lényege, hogy a lefedett területen alapesetben sűrűn, egymástól mintegy 300-500 méterre elhelyezett kerékpár gyűjtőállomásokon kerékpárok vehetők fel, és azok egy tetszőleges másik állomáson visszaadhatók. Az ilyen rendszerek akkor hatékonyak, ha elegendően nagy a kiszolgált közönség (igénytömeg) és az intenzív közlekedési célterület. A turisztikai célú szolgáltató rendszerek a hagyományos kerékpárkölcsönzésre jobban hasonlítanak, ilyen rendszer működik például a Fertő-tó körül és a Dráva mentén. A városi rendszereknél jellemző a kölcsönzés önkiszolgáló jellege. A dokkoló állomások jellemzően forgalomvonzó célpontok mellett vannak elhelyezve. Újdonságnak számító alternatíva a kínaiaké, ahol a biciklikbe telepített GPS-es helyzetmeghatározás segítségével a mobilhálózatok biztosítják az eszközkeresést, a kerékpárokat bárhol fel lehet venni és le lehet rakni, viszont ez a rendszer egyelőre zavarokat is mutatott. A kezdeti nehézségek ellenére a globális trendeket monitorozó tanácsadók szerint az Európában is egyre népszerűbb dokkoló nélküli okos megoldásoké a jövő. Előzőek alapján is jelenleg még célszerű lehet a technológiai kiérlelődés, korszakváltási szakaszban lévő közbringa-szolgáltatási rendszerrel – az abba való investálással – kapcsolatban óvatossá lenni.

3.5 Szervezeti-működési háttér

Az *Önkormányzat* a városfejlesztések és az akcióterületi tervek megvalósításának alapvető letéteményese. A pályázati forrásból megvalósuló programokra az egyes OP-k Irányító Hatósága az önkormányzattal fog megállapodást kötni a támogatásnak az akcióterületi tervben jelölt céljainak a szabályszerű felhasználására. Feladata a fejlesztések aktív és passzív résztvevői (megvalósításban résztvevők, ill. a megvalósítás „haszonélvezői” a lakosság és a gazdasági/társadalmi szereplők) integrálása. A *külső szervezeteket* a hatóságok, a szakértők, a civil szféra szereplői, a piaci szereplők, és az intézmények alkotják, akik a megvalósítás aktív résztvevőinek egyik csoportját alkotják. A civil szervezetek között a kerékpározás ügyét az utóbbi időszakban a Civil Városmarketing Kerekasztal segíti aktívan. A *Polgármesteri Hivatal* részben, mint az önkormányzati feladatok előkészítésének és végrehajtásának egyik szervezete, ill. részben, mint külső szervezet, hatóságként jelenik meg a

megvalósításban. A *Városfejlesztő Társaság* (Szolnoki Városfejlesztő Nonprofit Zrt.) az akcióterületen tervezett városfejlesztési akció végrehajtására kialakított, Európában és Magyarországon egyaránt bevált szervezeti eszköz a közsféra számára, hidat jelentve a megvalósítás során az egyes szereplők között.

A kerékpárút hálózat fejlesztésével kapcsolatos feladatokat Szolnok Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalának Fejlesztési Osztálya (11 fő), és a Szolnoki Városfejlesztő Nonprofit Zrt. látja el. A kerékpárút hálózat üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat Szolnok Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalának Városüzemeltetési Osztálya (12 fő) látja el.

A kerékpárút hálózat fejlesztések finanszírozása az elmúlt időszakban a Regionális Fejlesztés Operatív Program rendszerén keresztül valósult meg. A Mester úthoz kapcsolódó kerékpárút finanszírozása a TOP 6.1.5 Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés programja útján valósul meg.

3.6 A fejlesztési terület kijelölése

Hosszabb távon a teljes vizsgálati terület érintett a kerékpározást segítő fejlesztések összességében, azonban első ütemben a Sporttelep kerékpáros bekötése, valamint a Hetényi Géza kórház kerékpáros elérését célzó kerékpárút-fejlesztés, mint Szolnok tervezett kerékpáros hálózatának részét képező, városszerkezeti szempontból is indokolt kerékpárút-szakaszok (1. ábra) jelölhetők ki kerékpáros fejlesztési területnek. A két területsáv önmagában is komplex egységet képez abból a szempontból, hogy forgalmat kibocsátó és fogadó területeket is tartalmaz, így pl. lakóterületeket, munkahelyi potenciálokat és szolgáltató intézményeket is összeköt.

4 A fejlesztési lehetőségek felmérése

4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

A 3.1. fejezetben vizsgáltuk meg a meglévő stratégiai dokumentumok kapcsolódó tartalmát. A vizsgált területre készített munkaanyagok a vizsgálati területen lévő potenciális kerékpárforgalmi fejlesztéseket nem emelik ki prioritásnak, ugyanakkor a jelenlegi városvezetés már rövidtávon is elkötelezett a kerékpáros közlekedés támogatásában, az azt segítő infrastruktúra fejlesztésében. A stratégiai dokumentumok közül az Integrált Városfejlesztési Stratégia a hosszútávú célok között tartalmazza a 402. sz. főút menti kerékpárút megvalósítási célját, ahogy a településrendezési eszközök is. Az itt prioritásként bemutatott kerékpárúti fejlesztések nem lesznek részei az EuroVelo kerékpárúthálózatnak, sem az országos kerékpáros törzshálózatnak, de a kérdéses vonalak, kiváltképp a 402-es főúti észak-déli kerékpárút, Szolnok kerékpáros hálózatán belül fontos főirányként fognak funkcionálni.

4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A vizsgált terület nyugaton és keleten határozott kordonvonalak határolják (a vasút és a Tisza), délen a városhatár jelent természetes határvonalat. A területhasználat a városhatárhoz közeledve egyre intenzívebb, így egyre kötöttebb a fejlesztés szempontjából. Az Integrált Városfejlesztési Stratégia is a Déli városrész hatalmas üresen hagyott területei vonatkozásában jelöl meg fejlesztési övezetet, a szegregációs terület rehabilitációjával, park, lakó- és gazdasági funkciók fejlesztésével. Hosszabb távú cél lehet az új déli városi Tisza-híd megépítése.

Az északon tervezett M4 gyorsforgalmi út megépítése a déli elkerülőt jelentősen tehermentesíteni fogja, azonban ennek sincs kihatása a kerékpáros hálózat alakítására. A város déli sugárirányú útjainak (pl. a 402-esnek) a forgalma is várhatóan némileg csökkenni fog.

A vizsgált területen jelentős városfejlesztési elképzelések nincsenek napirenden, de a közlekedési hálózat tervezése során a továbbiakban megjelenő forgalomkeltő potenciálokat is figyelembe kell venni.

A tervezési területen és annak térségében tervezett potenciális fejlesztések körét a 3.1 fejezetben összegeztük.

4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

A tervezési területen kerékpárhálózati szempontból a legnagyobb adottság a Tisza menti árvédelmi töltés. Ennek kihasználása már lényegében megtörtént, bár a 4-es főúttól délre még mindig vannak hálózathiányok.

A 402-es főút szabályozási területe szerencsés módon lehetővé teszi önálló kerékpárút megvalósítását. A főút északi kezdő szakaszán azonban a szabad terület már nagyon korlátos, így itt a párhuzamos utcában kellett kialakítani a nyomvonalat. A Kőrösi út nagy pályaszélessége kerékpársáv felfestését is lehetővé teszi.

A kerékpározás már jelenleg is kedvelt közlekedési mód, de azt korszerű (magas, így biztonságos és „lehajolásmentes”) kerékpártámaszokkal kisebb ráfordítás árán is még népszerűbbé lehet tenni. Legalább kamerás őrzés, illetve lehetőleg fedett tárolóhelyek célszerűek, elsősorban az autóbussmegálló környezetében (részletesen kifejtve lásd a IV. függelék).

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer elsősorban a turisztikai céllal utazók számára lenne hasznos. Fontos jelölendő célpontok a város turisztikai látnivalói, emellett a pihenőhelyek, az illemhelyek, illetve az étkezési, szállás- és bevásárlási lehetőségek.

Felmerül a kérdés, hogy Szolnok térségét a Tisza és a Zagyva vonalában tervezett kerékpáros törzsúti fejlesztésen túlmenően érintheti-e még valamilyen jelentősebb léptékű kerékpáros hálózati kapcsolat? Erre a választ a napirenden lévő projektek, távlati tervek és a tágabb térség meglévő kerékpáros létesítményei, árvédelmi töltései és a városláncok elhelyezkedése alapján adhatjuk meg.

A jelenleg napirenden lévő (a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program keretében tervezett) országos turisztikai kerékpárúti fejlesztések elkerülik a közvetlen térséget. A Tisza és a Zagyva adottságként teszi lehetővé a Szeged - Szolnok - Kisköre és a Szolnok - Jászberény (- Hatvan - Salgótarján) vonal kerékpáros fejlesztését.

A Tisza menti EuroVelo kerékpáros tengely életképessége a turisztikai és városi potenciálok alapján sem lehet kétséges, ennek egyik kiágazásaként is funkcionálhat a Zagyva menti kerékpáros vonal.

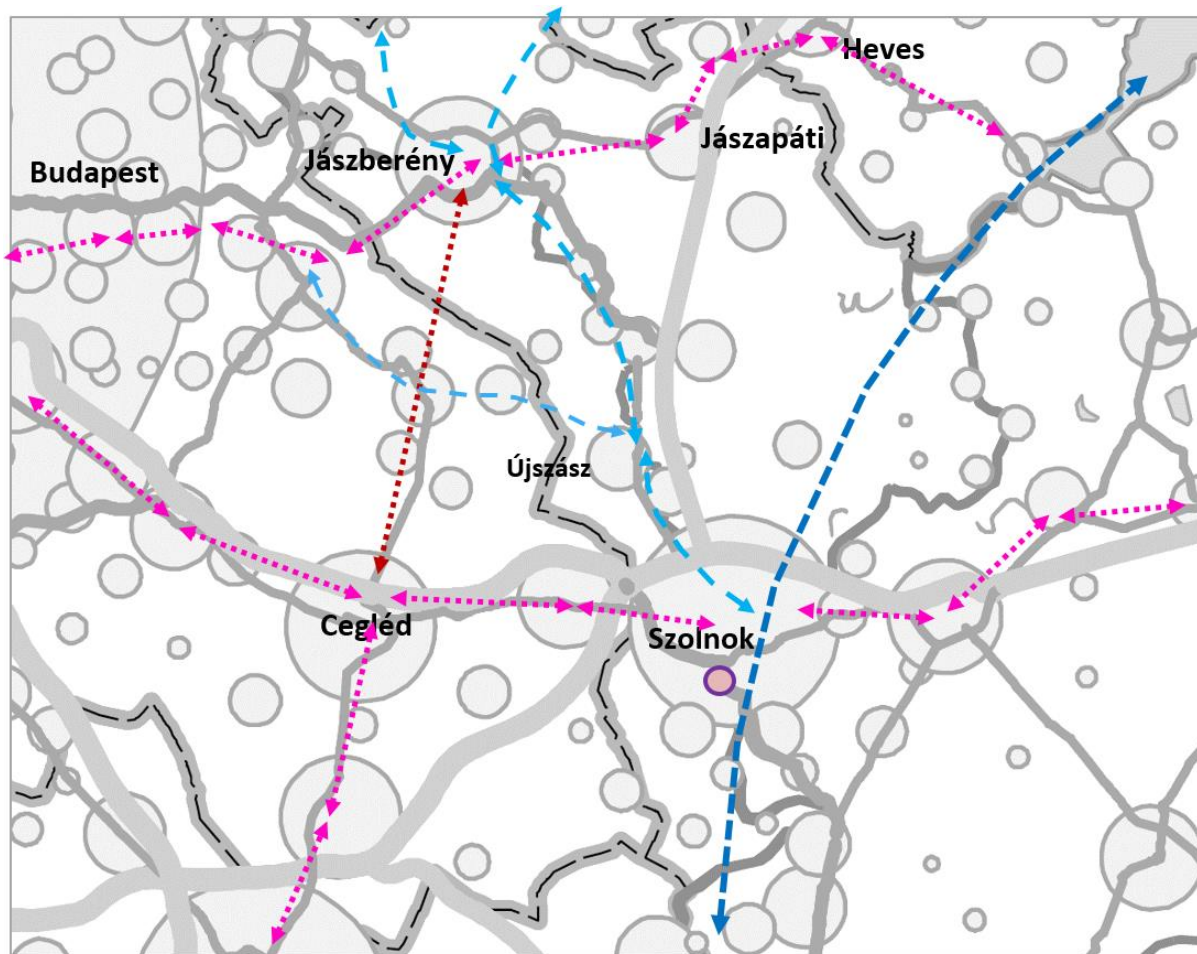
A Tápió árvédelmi vonalainak közeli „kiágazása” a Zagyva vonalából (betorkollása) jó lehetőséget kínálhat egy Újszász - Tápiógyörgye - Nagykáta (- Budapest) kapcsolat létrejöttéhez, azaz a nagyon fontos Szolnok - Budapest kapcsolathoz. Fontos kérdés, hogy ez a turisztikai vonal hogyan viszonyul a további nagyobb tengelyekhez, például a nagyobb városláncok miatt valószínűsíthető kerékpáros útvonalak tekintetében?

A Szolnok - Újszász - Tápiógyörgye - Nagykáta - Budapest vonal, mint lehetséges kapcsolatrendszer versenyezhet a masszívabb településláncot képező Szolnok - Abony - Cegléd - Monor - Budapest vonallal. Célszerű számolnunk még a Kecskemét - Nagykőrös - Cegléd tengellyel, de a Szolnoktól délnyugatra a Szolnok - Cegléd - Kecskemét - Tizsakécske - Szolnok „négyyszög” belsejében nem valószínűsíthető jelentős kerékpáros kapcsolat (26. ábra).

Előzők alapján a tervezési területről a várohatáron átlépő térségi szerepű kerékpáros kapcsolatokkal – a már kialakult déli Tisza menti és az Abony felé szükséges vonalon túl – nem szükséges számolni.

A 4. sz. főút mellett elképzelt kerékpárral kapcsolatban fontosnak gondoljuk megjegyezni, hogy mivel Abonyról a megyeszékhely központi területeire kerékpározók alkotják a meghatározó áramlatot, az Abony - Szolnok kapcsolatot direkt vonalvezetéssel kell megvalósítani (a 40-es és 32-es főút vonalában).

Az Abony felől a Szolnoki ipari parkba igyekvő kerékpárosoknak a kismagalmú 4612 jelű összekötőút jól használható, ahogy a térség más településeiről is.



26. ábra: A várospotenciálok és a lehetséges fő kerékpáros kapcsolatok a vizsgált terület tágabb környezetében (kék: EuroVelo vonal; lila: városláncok főirányai fontos összekötési igényeknél; világoskék: árvédelmi adottság miatt logikus nyomvonal; barna: egyéb OTRT törzshálózati kapcsolat)

Ami a város jelenlegi belső úthálózatának kerékpározhatóságát illeti, a helyi utcák jellemzően burkoltak, azokon a burkolat szélessége a forgalmi adottságoknak megfelel, a kerékpározás lehetősége mindenhol biztosított, igaz, a nagyobb forgalmú utakon ez inkább csak elvi lehetőség. A 402. sz. főút vonalában a nagy forgalom miatt kevésbé intenzív és veszélyes a kerékpározás. A város tervei között szerepel ezen a szakaszon a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, hiszen ez a kapcsolat köti be a Déli városrészt, benne a megyei kórházzal és a rendelőintézettel. Az önálló kerékpárút kialakításához az Indóház utcától délre a zóldsávban (változóan, de többnyire bőven) elegendő hely áll rendelkezésre. Ez



27. a-b. ábra: A 402. sz. főút belterületi szakasza a Sirály, a Gyökér utcánál

a lehetőség az főút teljes déli városi szakaszán fennáll. A Tisza menti kerékpározható töltés a Gyökér és a Prizma utca között érkezik meg a Tószegi út (402. sz. főút) mellé, innen déli irányban tehát már megoldott a kerékpározás. A főút Indóház utcától északra eső szakaszán a Százados utcáig az út nyugati oldalán frissen megépített kerékpárút van, de az északi kezdő szakaszon a keskeny szabad terület nem tette lehetővé kerékpárút kialakítását. Ezen a szakaszon a hálózati folytonosságot a Markotányos utcában kialakított nyitott kerékpársáv biztosítja, de a kerékpárosok jelentős része a direkter megoldást, a József Attila úti járdát választja. E járdaszakasz akadálymentesítése bár felvetődik, de a normál kerékpárúthoz a szabad terület igen csekély. A 32-es főút vonalában elsősorban a 402-32. sz. főutak csomópontjától nyugat felé okoz nagy kihívást a hálózati folytonosság biztosítása, még úgy is, hogy a kérdéses relációban az indirekt nyomvonalai lehetőségek kihasználása megtörtént.



28. ábra: Az Indóház utca és a RepTár múzeum főépülete



29. ábra: A Kőrösi út középső szakasza

A sűrűn kerékpározott gyűjtőutak közül az Indóház utca a kisebb közúti forgalom miatt még viszonylag jól kerékpározható, de indokolt lenne fejlesztése (a RepTár fejlesztéssel összefüggésben egy a Tiszatöltéstől induló kerékpárút bekötés rövid szakasza már elkészült). A rövid szakasz folytatása a sporttelep felé indokolt lenne. E bekötés a Mártírok útjának kis darabján csatlakozik a Tiszaparti sétányhoz, így a Mártírok útja – mint további fontos gyűjtőút – ugyancsak rendelkezik már egy piciny kerékpáros infrastruktúrával. A gyűjtőút balvárosi felén a fejlesztés nem indokolt a sétány közelsége miatt, de annak külső szakaszán az intenzívebb gépkocsiforgalom ellenére jelentős kerékpározás folyik. A Déli városrészt ez a vonal köti össze a belváros felé is kapcsolatot adó sétánnyal.



30. ábra: A Gyökér utca

A gyűjtőutak közül a következő legfontosabb utca a Kőrösi út, amelynek szélessége 9,0 méteres útpályaszélessége a kerékpározást jól segíti, de a belső szakaszán áramló jelentős gépkocsiforgalom miatt a kerékpáros infrastruktúra nem tekinthető kielégítőnek. Kerékpársávok kijelölése lenne kézenfekvő. A Kőrösi út szerves folytatása az ipari területeket feltáró Gyökér utca kis forgalommal, de nagy sebességekkel és 6,5 méteres útpályával. A nyitott kerékpársáv minimális helyszükséglete 6 méter. A Gyökér utca térsége részben hasznosítatlan, azonban a rendezési eszközökben célul van kitűzve a lakóövezeti és gazdasági övezeti hasznosítás. Már jelenleg is több prosperáló üzem működik itt.

4.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A kerékpáros áramlatok forgalmának tendenciáját a kiépülő kerékpárutak esetén az országos közútkezelő állandó forgalomfelvétele nem fogja tükrözni. Célszerű lehet a legnagyobb kerékpáros áramlatot felmutató kerékpárutak valamelyikén automatikus számláló berendezés telepítése. A kerékpáros áramlatok térszerkezetének felmérését időszakosan, egy-egy konkrét kerékpárút (vagy vegyes) fejlesztés megtervezése előtt célszerű időzíteni.

5 A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A vizsgált terület rövid-, közép- és hosszú távon javasolt kerékpáros hálózati beavatkozásait az alábbi szöveges felsorolásban és a 32. ábrán foglaltuk össze.

1. A **402. sz. főút** vonalában az Indóház utcától kezdődően (a meglévő kerékpárút végpontjától) déli irányban a főút nyugati oldali zöldsávjában önálló kerékpárút elvezetése indokolt, aminek első ütemben elkészülő szakaszát a Megyei Kórházig célszerű elvezetni.
2. A Véső és Horog utcánál lévő **sporttelephez** (Labdarugó Stadion és Atlétikai Centrum) és a strandhoz a rendezvényforgalom figyelembevételével önálló kerékpárút megépítése indokolt. Ez a kerékpáros kapcsolat első ütemben a Sportcentrum délkeleti részéig (Lőtér), a kiépíteni tervezett ún. Sporttelepi útig terjedne.
3. A **Mártírok** útja külső szakaszán – ahol viszonylag nagy mind a kerékpáros, mind a gépkocsiforgalom – nyitott kerékpársávval lehetne a kerékpárosok biztonságát fokozni.
4. A jól kerékpározható kisértő utcákban helyenként a **burkolat** felújításra szorul (pl. Horog utca külső szakasza), egy esetben (a Törteli utca rövid szakaszán) a jelenlegi földút szilárd burkolatú kiépítésére van szükség.
5. A jól kerékpározható lakóövezetekben feltáró funkciójú **kerékpározásra kijelölt** útvonalakkal, helyenként kerékpáros nyom jelölésekkel javítható a közlekedésbiztonság.
6. A **Kőrösi út** 9,0 méteres útpályaszélességén kerékpársáv kijelölése célszerű. A szegély melletti várakozóhelyek részben megtarthatók (pl. rövid nyitott kerékpársávval, vagy zöldsávba bevezetett egyirányú kerékpárút, ill. gyalog- és kerékpárút szakasszal), esetenként a parkolás elrendezésének módosítása szükséges.
7. Az **Indóház** utca vonalában a RepTártól (kiépített kerékpárút vége) a József Attila útig a lakótelep előtti szabad terület zöldsávjában önálló kerékpárút, a Tompa utcát követően pedig gyalog- és kerékpárút kialakítása lehetséges.
8. A 32. sz. főút **vasúti felüljáróján** a kerékpárosok a gyalogosoknak szolgáló járdarészt használják, ami működésképes, életszerű gyakorlat. Ahhoz, hogy ez szabályos legyen, a kerékpározás lehetőségét jelezni szükséges. A kijelöléshez előírás alóli felmentés válik szükségessé, a műszaki előírásoknak megfelelő megoldás – igen jelentős költségű konzolos szélesítés nélkül – nem található.
9. A vasúti felüljáró belváros felőli hídfője déli oldalán a kerékpárosoknak (és babakocsisoknak, stb.) **rámpát** kell építeni, hogy a lakótelepi szervizútról a felhajtás biztosított legyen.
10. A József Attila úton a Markotányos utcai nyitott kerékpársávval párhuzamosan a **szűk járdát** használják. Javítani lehet ezen a helyzeten azzal, ha a Százados u. - Vasvári u. vonalon a 32-es úti felüljáró bekötése, ill. a felüljáró alatti átvezetéssel a vasútállomás térségének bekapcsolása megoldásra kerül.
11. A sporttelep környékének, valamint a vasúti pályaudvar (Jubileum tér) környezetének (ill. a 32-

es főút vasúti felüljárójának) összekapcsolása a **Véső utca** 32. sz. főút alatt külön szintben vezetett vasút menti szakaszának segítségével. Ehhez a stadion északi oldalán vezetett földút járhatóságát (szilárd burkolat) kell megteremteni, és a felüljáró melletti park jellegű területen kerékpárutat kell építeni.

12. A **Tisza töltésrendszerének** hallgatólagosan lehetővé tett kerékpározhatóságát (Tiszaparti sétány, külső árvízvédelmi töltések) egyértelmű KRESZ-jelölésekkel kell segíteni.

13. Az EuroVelo útvonal jelenleg az árvédelmi töltés vonalát követve szintben keresztezi a 4. sz. főút északkeleti csomóponti ágát. A kiránduló kerékpárosoknak kedvezne elsősorban, ha alternatívaként az **ártéren keresztül** egy természetesebb útvonal is ki lenne építve, ami így – az áradásmentes időszakokra nézve – kiválthatná a forgalmas főúti csomóponton való áthaladást.



31. ábra: Példa időszakos műtárgy alatti kerékpáros átvezetésre (Kisfalud M7 autópálya)

14. A **402. sz. főút** vonalában javasolt önálló kerékpárút második ütemét a Megyei Kórháztól a meglévő kerékpározható árvédelmi töltés becsatlakozásáig (Gyökér és Prizma u. között) kell megépíteni. A nyugatiról a keleti oldalra történő átvezetést a Gyökér utcánál célszerű megoldani.
15. A sporttelepet bekapcsoló kerékpárút vonalát második ütemben kerékpáros útvonalként (kerékpáros nyom) folytatni kell a Horog utcán, ill. a **vasúti iparvágányok** sinein át a Horog utca és Béke utca közötti kerékpáros átjárást is biztosítani kell.
16. Biztonságot nyújtó (vázhoz lakatolás, kamerás őrzés) **kerékpártámaszokat kell telepíteni** a frekvenciáltabb célpontoknál, főként a közintézményeknél és szolgáltatóknál (lásd a IV. függelék). A 32. ábrán feltüntettük a nagyobb kapacitású kerékpártárolók elhelyezésére vonatkozó javaslatainkat.
17. A város kedvező adottságú, központi elhelyezkedésű turisztikai és rekreációs övezetében kerékpáros létesítményeket szükséges kialakítani (tárolók, **pihenők** – lásd a IV. függelék –, turisztikai jelzésrendszer), emellett fejleszteni kell a tájékoztatási, útirányjelző rendszert (lásd az 5.5 fejezetet).
18. A Tiszaparti sétány **térkőburkolatának** süllyedéseit javítani szükséges.
19. A Tisza menti kerékpáros folyosóra Százados út térsége irányából direkter vonalvezetésű **rácsatlakozást** kell biztosítani, amit a Rákóczi - Meder utca vonalában, és onnan pedig az üresen álló telkeken nyitott gyalogos-kerékpáros közterület nyitásával lenne célszerű megadni.
20. A Véső úti MÁV Sporttelep fejlesztéseinek függvényében a **Százados** utca (a belváros irányában a Rákóczi út) vonalában is fontossá válik kerékpáros útvonalat létrehozni, ami egyben a Tiszaparti sétány kerékpáros tengelyre is biztosítja a rákerékpározást.
21. A **Gyökér utcában** a kis forgalom és nagy sebesség idővel a nyitott kerékpársáv kijelölését indokolja.
22. A távlati új déli városi **Tisza-híd** megépítése egyben a Déli és a Tiszaligeti városrész közötti új kerékpáros kapcsolatot is jelenti.
23. Kerékpáros összeköttetés valósulhat meg a **Kőrösi út végpontjából** az ipari park nyugati része felé.

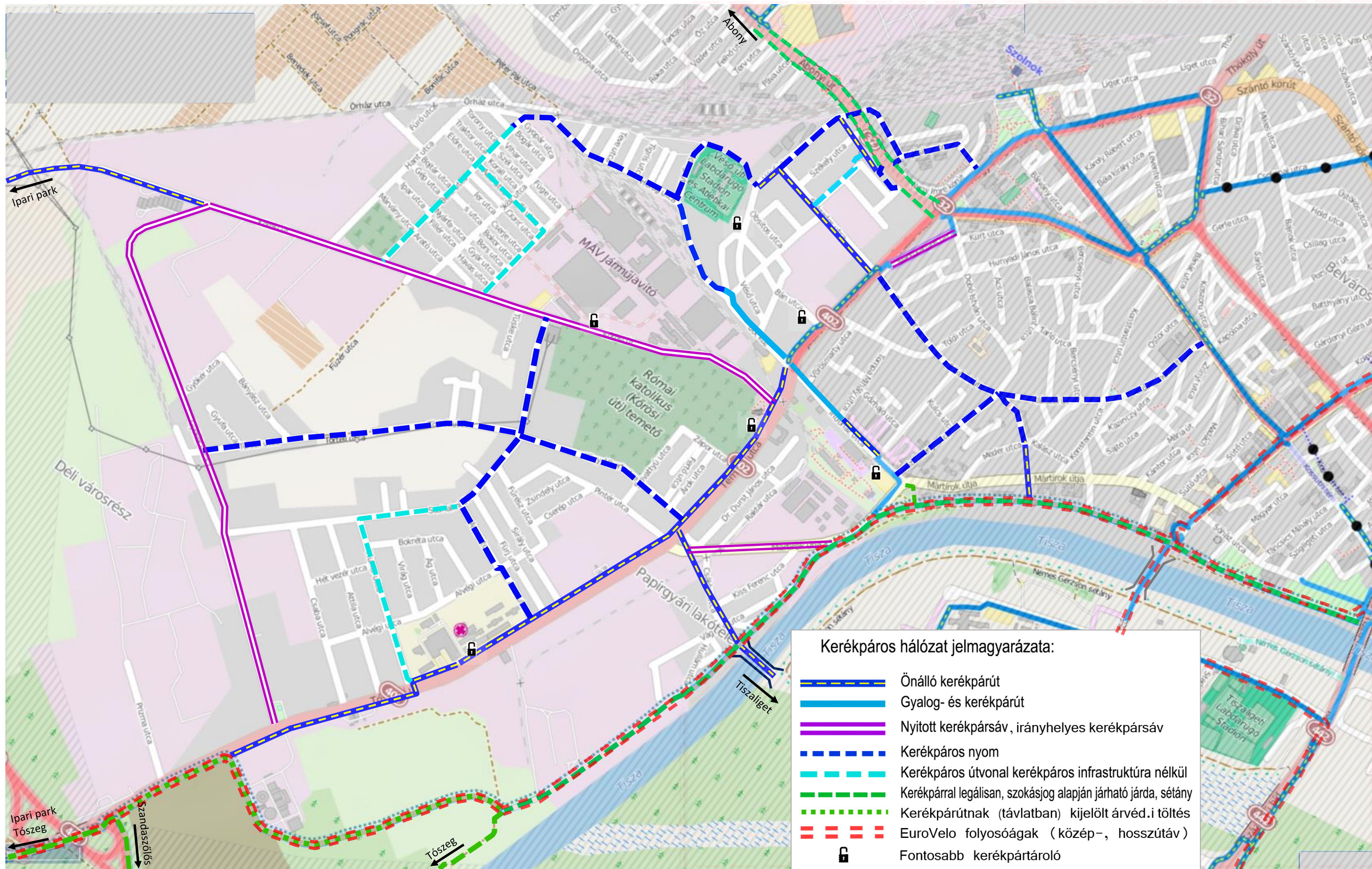
A kellő eredmény eléréséhez az 1-3. és 6-8., valamint 11-13. intézkedések során az 5.5 fejezetben taglalt „kísérő intézkedések” (népszerűsítés, tájékoztatás, egyéb kerékpáros infrastruktúra) a klasszikus hálózatfejlesztési típusú beruházások állandó részei/velejárói kell hogy legyenek.

5.2 Közbringa

A közbringa-rendszer időszerűségének, indokoltságának kérdéseit a 3.4 fejezetben tárgyaltuk, az nem része a projektnek.

5.3 Szervezeti-működési háttér

A szervezeti-működési rendszer kérdéseit a 3.5 fejezetben tárgyaltuk.



32. ábra: Javasolt kerékpárforgalmi hálózat

5.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A kerékpáros adatgyűjtés kérdéseit a 4.4 fejezetben tárgyaltuk.

5.5 Kísérő intézkedések

A város az oktatási, szemléletformálási intézkedéseket (kampányok, rendezvények, kiadványok, közösségi média használata stb.) a civil szervezetekkel együttműködve kívánja továbbfolytatni. A népszerűsítő program a TOP keretében megvalósuló kerékpáros beruházások esetében külön rendezvények (nyitó-/zárór rendezvény, alapkövetétel, átadás) megszervezését, és tájékoztató anyagok (médiának, honlapra és hirdetőpontokra elhelyezendő tetszetős, figyelemfelkeltő tájékoztató anyag) elkészítését jelenti, az előkészítési és a kivitelezési szakaszban egyaránt. Fontos alapelv, hogy a szemléletformálás minden közlekedőre – a kerékpárosokkal kapcsolatba kerülő összes közlekedési módra – terjedjen ki. Az oktatás tekintetében kiemelt fontosságú a nemzeti alaptantervbe beépített BringaAkadémia⁶ interneten is megtalálható anyagainak alkalmazása.

A hálózati típusú fejlesztések és a kísérő intézkedések határesetek az egyéb kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, így pl. a biztonságos (céltartan őrzött, de legalább az elhelyezkedés jellegéből adódóan „kvázi őrzött” és/vagy bekamerázott) és komfortos tárolás („lehajolásmentes” magasabb kerékpártámaszok, esetenként fedett tárolóhelyek) megoldása a fő forgalomvonzó létesítményeknél, különösen a vasútállomásnál és az autóbusz pályaudvaron, a tájékoztató rendszerek kialakítása, a kerékpáros pihenőhelyek elkészítése, továbbá a kerékpározást veszélyessé/kényelmetlenné tevő apró burkolati, úrszelvényi és forgalomtechnikai hiányosságok célzott javítása. Ezeket az intézkedéseket részben a hálózati típusú beruházásokba integráltan, részben külön tematikus projektként indokolt a fejlesztési program részévé tenni.

Az útirányjelző táblarendszer elsősorban a turisztikai céllal utazók számára lenne fontos, amit valamely (vagy több) térségi kerékpárúthálózat fejlesztési projekt keretében lenne célszerű megtervezni és megvalósítani. Fontos jelölendő célpontok a város turisztikai látnivalói, emellett a pihenőhelyek, illemhelyek, étkezési, szállás, bevásárlási lehetőségek, kerékpárszervizek elérhetőségének jelzése.

A vizsgált terület javasolt kerékpáros hálózatát a 29.a-c. ábrán foglaltuk össze.

6 Megvalósítás

6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

Az alábbi táblázat az 5.1 fejezetben bemutatott beruházási elemek felsorolását, és azok (szakértők által javasolt indikatív) időbeni ütemezését tartalmazza. Az ajánlás értékű ütemezési elképzelés megadása a módszertani útmutató (tematika) alapján szükséges, azonban a fejlesztésekben illetékes Önkormányzatnak ebben a kérdésben nem kell hosszútávra kiható döntést hozni. Ennek megfelelően az ütemezési elképzelés tekintetében külön ki is hangsúlyozzuk, miszerint az nem képezi a város hivatalos álláspontját.

A tapasztalatok alapján a napirendre vehető fejlesztésekről a mindenkori lakossági igények, a hálózati helyzet (legégetőbb folytonossági hiányok), a rendelkezésre álló saját és pályázati források, a kiírási feltételek függvényében, általában esetenként szükséges döntést hozni.

⁶ Komplex kerékpáros közlekedésre nevelési program, ami elsősorban a 9-12 éves gyerekeket és tanáraikat, szüleiket célozza. (bringaakademia.hu)

Fejlesztés		Indokoltág (1 - „alig”, 5 - „nagyon” között)				Időtáv	Becs. kltsg. (Mft)
Sor- szám	Rövid név	Hálózat- hiány	Igényin- tenzitás	Bizton- ság	Átlag		
1.	402-es főúti kerékpárút Indóház utca - Kórház szakasz	5	5	5	15	rövidtáv	90
2.	Sporttelephez bekötése önálló kerékpárúttal	5	4	5	14	rövidtáv	15
3.	Nyitott kerékpársáv kijelölése a Mártírok útja külső szakaszán	4	5	5	14	rövidtáv/ középtáv	12
4.	Kőrösi úton kerékpársáv kijelölése	5	4	5	14	rövidtáv/ középtáv	20
5.	Jól kerékpározható kisforgalmú utcák burkolat felújítása, szilárd burkolatú kiépítése	5	3	5	13	rövidtáv/ középtáv	100
6.	Korszerű kerékpártámaszok telepítése a közintézményeknél és szolgáltatóknál.	3	5	5	13	rövidtáv/ középtáv	15
7.	Kerékpározásra kijelölt útvonalak forgalomtechnikai jelölése, kialakítása jól kerékpározható lakóövezetekben	5	3	4	12	középtáv	10
8.	Önálló kerékpárút, gyalog- és kerékpárút kialakítása az Indóház utcában a RepTár - József Attila út között	4	4	4	12	középtáv	15
9.	Kerékpározás lehetőségének jelzése a 32-es főút vasúti felüljáróján	5	4	3	12	középtáv	3
10.	Rámpa kialakítása a 32-es főút vasúti felüljáró belváros felőli hídfője déli oldalán	5	4	3	12	középtáv	4
11.	Kerékpáros útvonal kijelölése és kialakítása a Százados u. - Vasvári u. vonalban, a felüljáró mellett kerékpárút építése a 32-es úti felüljáró bekötése céljából	4	3	4	11	középtáv	4
12.	A Véső utca vasút menti szakaszának kerékpáros útvonallá fejlesztése, a stadion északi oldali földút burkolása a vasútállomás térségéhez való eljutás céljából	4	4	3	11	középtáv	20
13.	Tisza töltésrendszer hallgatólagos kerékpározhatóságának legalizálása KRESZ jelöléssel	5	5	2	12	középtáv	3
14.	Alternatív EuroVelo útvonal kialakítása a Szent István híd alatt az ártéren keresztül	5	3	3	11	középtáv	40
15.	402. sz. főút önálló kerékpárút második ütem a Megyei Kórháztól az árvédelmi töltés becsatlakozásáig	4	3	4	11	középtáv	30
16.	Sporttelepet bekapcsoló kerékpárút folytatása a Horog utcán, vasúti iparvágányokon át kerékpáros útvonalként	4	3	3	10	középtáv	10
17.	Kerékpáros pihenők építése, turisztikai jelzésrendszer elhelyezése	5	4	1	10	középtáv	50

18.	Tiszaparti sétány térkőburkolatának javítása	3	5	1	9	hosszútáv	20
19.	Tisza menti kerékpáros folyosó és Százados út térségének direktebb összekapcsolása	4	2	2	9	hosszútáv	12
20.	Százados utcai kerékpárút megépítése a Véső úti MÁV Sporttelephez	4	2	2	9	hosszútáv	28
21.	Nyitott kerékpársáv kijelölése a Gyökér utcában	3	2	3	8	hosszútáv	8
22.	Kerékpáros kapcsolat a távlati új déli városi Tisza-hídon	5	2	1	8	hosszútáv	30
23.	Kerékpáros összeköttetés a Kőrösi út végpontjából az ipari park nyugati része felé	4	2	2	8	hosszútáv	60

2. táblázat: A vizsgált beruházási elemek felsorolása és javasolt ütemezése

6.2 Források

A javaslatok alapján összegzett mintegy nettó 600 Mft (2. táblázat utolsó oszlopa) értékű fejlesztés jelenlegi legkézenfekvőbb forrása a TOP Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés (TOP-6.1.5-15) pályázati kiírás, illetve a Fenntartható városi közlekedésfejlesztés (TOP-6.4.1-15) címmel 2015 decemberében közzétett pályázati kiírás, azonban a magánerő esetleges bevonása céljából mindenképpen indokolt számba venni az új kerékpáros hálózati elemek potenciális helyi kedvezményezettjei között a nagyobb üzemeket. A TOP támogatási konstrukciója 100%-os, vagy speciális költséghatárok túllépése esetén – közel 100%-os támogatási intenzitást biztosít, így a város saját költségvetését egy-egy TOP beruházás csak csekély mértékben terhelné meg. Egyes speciális (inkább előkészítési és szervezési terhet jelentő), kis költségű fejlesztéseket (pl. adminisztratív forgalomcsillapítási intézkedés, kisebb átalakítás) célszerű a bonyolult és humán-erőforrásigényes OP-s pályázati rendszertől függetlenül, saját költségvetési forrásra alapozva megvalósítani.

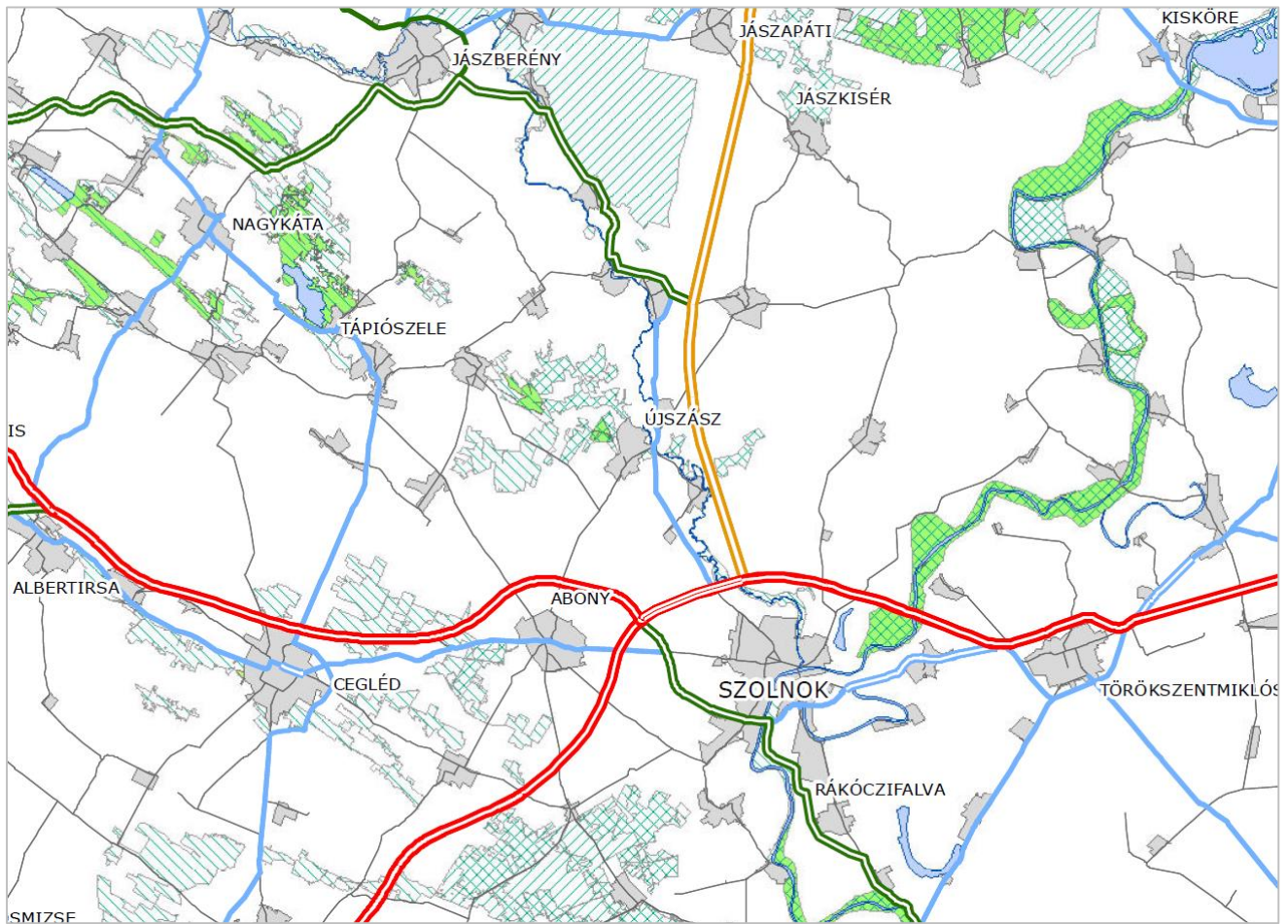
Az üzemeltetési, fenntartási feladatok saját erőforrásból történő biztosítását a pályázati kiírás előírja (pénzügyi fenntarthatóság). Szolnok költségvetésébe a kérdéses források beállítása rendszeres gyakorlat, a kerékpárút hálózat üzemeltetési költségvetési előirányzat például 2017-ben mintegy 3 Mft volt.

Megyei jogú városi önkormányzatok számára elvileg több operatív program nyújt közlekedésfejlesztési támogatást, de valójában csak a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) biztosít pályázati rendszerben elérhető közlekedési kerékpáros fejlesztési lehetőséget. Fontos – elnevezésében is közlekedési tartalmú – OP az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP), azonban ennek céljai lényegében csak a kormány által központilag meghatározott fejlesztések körére terjednek ki, illetve a nyíltan pályázható forrásoknál kötőpályás közösségi közlekedési területek relevánsak. Ami a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) egy-két érintőleges közlekedési lehetőségét illeti, ennél a kerékpározást illetően csak központi projektek érvényesülhetnek, illetve piaci szereplők támogatása van megcélozva. A TOP– az elfogadott pályázati kiírás alapján – egy szokásos kerékpárút-építési projektnek lényegében minden elemét támogatja (pl. az útfelújítást, vízelvezető rendszer átalakítást, tájékoztató rendszert, parkolóhely áthelyezést, pihenőépítést, népszerűsítést is), azonban ezek közül jó néhány esetében felső százalékkorlátot állapít meg.

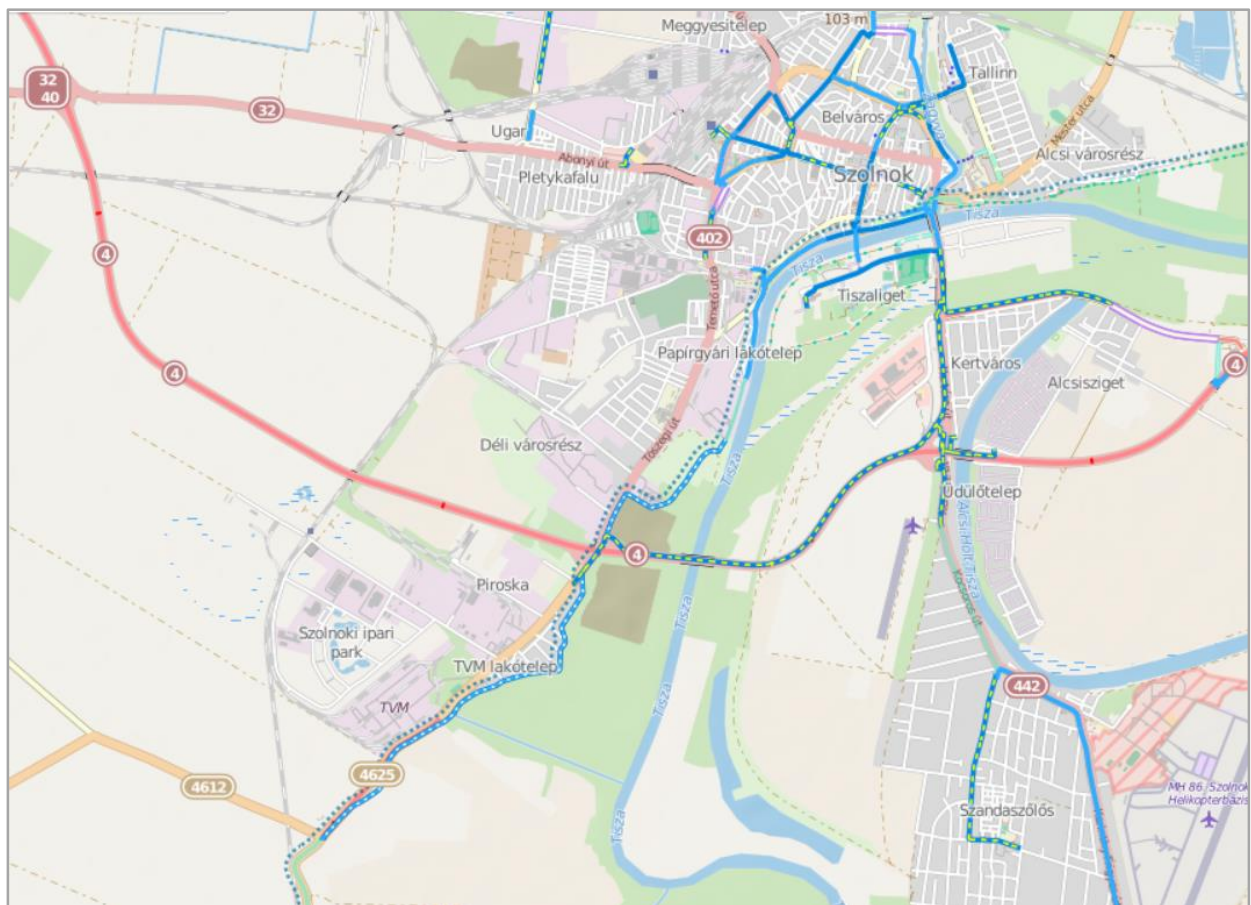
I. FÜGGELÉK



33. ábra: EuroVelo folyosók



34. ábra: A gyorsforgalmi- és a főúthálózat nagytávú terve (OTrT-vel összehangolt tartalommal), kivágat



35. ábra: A merretekerek.hu adatbázis térképi ábrája a vizsgált területről és térségéről (kerékpárút jele: kék vonal)

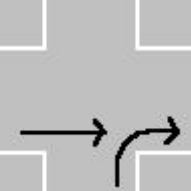
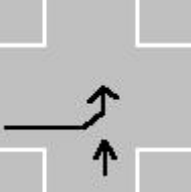

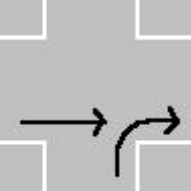



36. ábra: A tervezési terület aktuális városi térképi ábrázolása (forrás: STIEFEL)

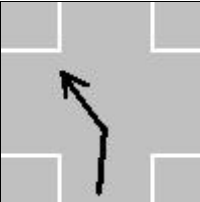

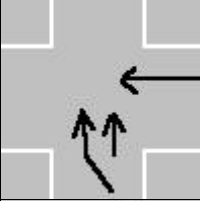

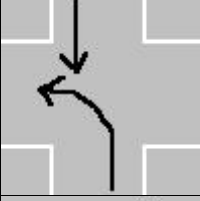

II. FÜGGELÉK


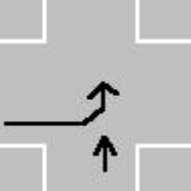
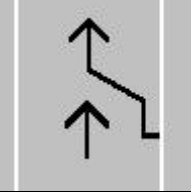
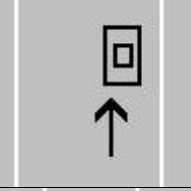
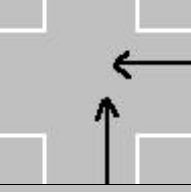

3. táblázat:

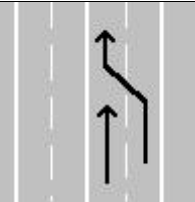
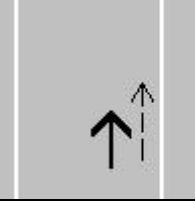
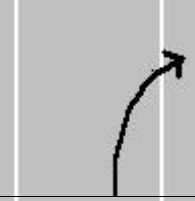
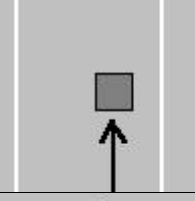

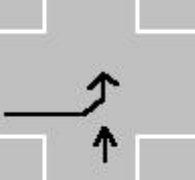
2002-től a tervezési terület főbb útjain bekövetkezett kerékpáros balesetek


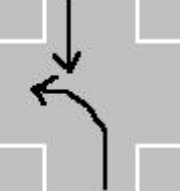

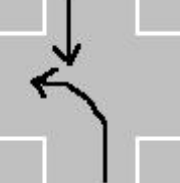
	Kimenetel	Baleset fajta	Baleset természete	Baleset típusa	Baleset típusa kép	Baleset típuscsoportja	Utca	Kimenetel (48 óra)	Elsődleges ok	Hátszám	Ker. utca
2	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik		keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Tószegi	könnyű sérülések	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére		Sirály
8	súlyos sérülések	kerékpáros baleset	keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.		keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Tószegi	súlyos sérülések	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére		Sirály
10	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések	 EGYÉB	keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	József Attila	könnyű sérülések	rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg		Százados
14	halálos	kerékpáros baleset	keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek összeütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik		keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Tószegi	halálos	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére		Tószegi
26	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Szembe haladó járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik		szembe haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Tószegi	könnyű sérülések	egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása		Fürj

13	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkeresztződésben		keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütközése	Bajcsy- Zsilinszky	könnyű sérülések	rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg		József Attila
16	súlyos sérülések	kerékpáros baleset	keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkeresztződésben		keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütközése	Bajcsy- Zsilinszky	súlyos sérülések	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)		Bajtárs
20	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Szembe haladó járművek összeütközése útkeresztződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik		szembe haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Bajcsy- Zsilinszky	könnyű sérülések	a balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget		Bajtárs
33	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek		egyéb balesetek (906- 910)	Abonyi	könnyű sérülések	a jármű és a rakomány sajátosságaihoz		
34	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	azonos irányba haladó járművek összeütközése	Utolérési ütközés, két vagy több mozgásban lévő résztvevővel		azonos irányba haladó járművek összeütközése	Kolozsvári	könnyű sérülések	a forgalmi viszonyokhoz		
35	súlyos sérülések	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Egyéb, azonos irányba haladó járművek ütközése.		azonos irányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Bajcsy- zilinszky	súlyos sérülések	egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása		

36	könnyű sérülés	kerékpáros baleset	pályaelhagyás, szilárd tárgyakkal ütközés az útpályán kívül	Pályaelhagyás útkereszteződésben szerinti BAL oldalon járművel menetirány		magános járműbalesetek (901-914)	Nagy Imre	könnyű sérülés	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)		József Attila
2	súlyos sérülés	kerékpáros baleset	azonos irányba haladó járművek összeütközése	Utolérése ütközés, két vagy több mozgásban lévő résztvevővel		azonos irányba haladó járművek összeütközése	Mártírok	súlyos sérülés	a forgalmi viszonyokhoz	41	
9	könnyű sérülés	kerékpáros baleset	keresztirányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkeresztben, az egyik előz v forgalmi sávot vált		keresztirányba haladó járművek összeütközése	Mártírok	könnyű sérülés	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére		Gábor Áron
11	könnyű sérülés	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Egyéb, azonos irányba haladó járművek ütközése.		azonos irányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Mártírok	könnyű sérülés	a balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	39	
13	könnyű sérülés	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Szembe haladó járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik		szembe haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Mártírok	könnyű sérülés	a balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget		Indóház
15	könnyű sérülés	kerékpáros baleset	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán	Egyéb egy járműves (magános) balesetek		egyéb balesetek (906-910)	Mártírok	könnyű sérülés	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)	29	

19	halálos	kerékpáros baleset	azonos irányba haladó járművek összeütközése	Ütközés párhuzamosan egymás mellett haladó járművek között		azonos irányba haladó járművek összeütközése	Mártírok	súlyos sérülések	megfelelő oldaltávolság hiánya	31	
23	súlyos sérülések	kerékpáros baleset	keresztező irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.		keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Mártírok	súlyos sérülések	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére		Indóház
24	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	keresztező irányba haladó járművek összeütközése	Ütközés JOBBRÓL elinduló járművel		azonos irányba haladó járművek összeütközése	Mártírok	könnyű sérülések	a forgalomba való bekapcsolódáskor	45	Mártírok
25	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	álló járműnek ütközés	Menetirány szerint JOBB oldalon várakozó járműnek ütközés		álló járműnek ütközések	Mártírok	könnyű sérülések	a forgalmi viszonyokhoz		Tószegi
1	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	keresztező irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek összeütközése útkereszteződésben		keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütközése	Kőrösi	könnyű sérülések	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)	22	
2	súlyos sérülések	kerékpáros baleset	keresztező irányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, nem útkereszteződésben (telek, parkoló, garázs stb.)		keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Kőrösi	súlyos sérülések	a forgalomba való bekapcsolódáskor	22	

4	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	azonos irányba haladó járművek összeütközése	Ütközés hátulról, JOBBRÓL – BALRA történő sávváltás közben		azonos irányba haladó járművek összeütközése	Kőrösi	könnyű sérülések	szabálytalan jelzés adása, jelzés elmulasztása	1-3	
5	súlyos sérülések	gyalogos baleset	gyalogos elütése	Gyalogos elütése útkereszteződésben nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett		gyalogos elütése	Kőrösi	súlyos sérülések	egyéb	12	
10	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés nélkül	Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon		magános járműbalesetek (901-914)	Kőrösi	könnyű sérülések	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)		
11	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	szilárd tárgynak ütközés az útpályán	Szilárd tárgynak ütközés az útpályán.		magános járműbalesetek (901-914)	Kőrösi	könnyű sérülések	figyelmetlen, gondatlan vezetés	30	
15	könnyű sérülések	kerékpáros baleset	azonos irányba haladó járművek összeütközése	Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.		azonos irányba haladó járművek összeütközése	Kőrösi	könnyű sérülések	megfelelő oldaltávolság hiánya	2	
19	súlyos sérülések	kerékpáros baleset	keresztirányba haladó járművek összeütközése	Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.		keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Kőrösi	súlyos sérülések	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére		Temető

1	súlyos sérüléssel	kerékpáros baleset	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek		egyéb balesetek (906-910)	Indóház	súlyos sérüléssel	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)		Temető
4	könnyű sérüléssel	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Szembe haladó járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik		szembe haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Indóház	könnyű sérüléssel	a balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget		Temető
5	könnyű sérüléssel	kerékpáros baleset	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán	Egyéb egyjárműves (magános) balesetek		egyéb balesetek (906-910)	Indóház	könnyű sérüléssel	az útviszonyokhoz (az út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)		Tompá Mihály
6	könnyű sérüléssel	kerékpáros baleset	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	Szembe haladó járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik		szembe haladó, kanyarodó járművek összeütközése	Indóház	könnyű sérüléssel	a balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget		József Attila u.

III. F Ü G G E L É K

Szolnok város aktuális fejlesztési elképzelései

kivonat a tárgyi témájú tájékoztató dokumentumokból

1 Modern Városok Program

Szolnokon, a Modern Városok Program keretében az alábbi projekt megvalósulása várható a közeljövőben:

- **Tiszai kikötő és kapcsolódó** létesítmények fejlesztése: A Tisza folyóban rejlő aktív turisztikai potenciál kihasználása érdekében szükségessé vált egy önkormányzati érdekeltségű kikötő létrehozása a folyó belvárosához közeli szakszán. Az eredeti elképzelés, a medencés kikötő létesítése műszaki akadályokba ütközött, így a tervek egy úszóműves kikötő létesítése irányába változtak. A bal parton a Tiszavirág-híd közelében, a volt kemping területével párhuzamosan létesítendő kikötőhöz kapcsolódóan megközelítő út, parkoló és minőségi szálláslehetőséget kínáló bungalópark létesül. A projekt tartalmazza továbbá a 320 férőhelyes, Tiszaligetben elhelyezkedő ifjúsági tábor, a Turisztikai és Szabadidő Központ felújítását is, mely ideális kiinduló pontja a kerékpáros és vízi túráknak, általános-, középiskolás és családi kirándulásoknak.
- **Szolnoki Művésztelep** fejlesztése: Az 1902-ben megalapított és folyamatosan működő Solnoki Művésztelep Magyarország legrégebbi művésztelepe. Működését sokrétű alkotótevékenység, rendszeres tárlatok, rendezvények, oktatás és kiterjedt szakmai kapcsolatok fémjelzik. A 113 éves Solnoki Művésztelep a 464 évvel ezelőtt kiépített, mára csak nyomaiban fellelhető solnoki végvár területén, a várkerület központjában helyezkedik el. A telepen jelenleg két művészlakásokat tartalmazó épületblokk található, melyek közül az egyik műszaki állapota olyannyira megromlott, hogy azonnali műszaki beavatkozás vált szükségessé. A Solnoki Művésztelep fejlesztésére vonatkozó komplex elképzelés elsősorban a művésztelep eredeti funkciójához, azaz a művészeti-kulturális tevékenységekhez szükséges infrastruktúra megújítását tűzi ki célul. Az MVP keretében felújításra kerülnek a telep műtermei és műteremlakásai, illetve új épületegyüttessel bővül a Művésztelep, ahol rendezvénytér, kiállítóterem és stúdiók kapnak majd helyet. A fejlesztést egy TOP finanszírozású pályázat teszi teljessé, amely eredményeként a Zagyva-híd hídfőénél egy vártornyot stilizáló turisztikai fogadóépület is megépül.
- Tiszaliget fürdőfejlesztési projekt: Solnok Megyei Jogú Város Önkormányzata a RepTár Solnoki Interaktív **Repülőmúzeum** projekt megvalósításával felkerült az ország turisztikai térképére, azonban annak érdekében, hogy a jellemzően egy napos kirándulási céllal idelátogatók több napos itt tartózkodása, ezzel együtt a vendégéjszakák számának és a turisták költségének a növekedése biztosított legyen további turisztikai célú fejlesztések megvalósítása szükséges. A fenti célok megvalósítása érdekében Solnok a **Tiszaligetben** jelenleg is működő a várost és a környék lakosságát kiszolgáló **strandfürdő bővítésével** új fürdőkomplexum létrehozását tervezi a helyi és a régióból idelátogató vendégek magasabb színvonalú kiszolgálása érdekében. Az új komplexum a meglévő fürdő tereit részben megtartva, de azokat egységgé szervezve és további, időjárás-független szolgáltató terekkel bővítve kerül megvalósításra. A külső karéjban elhelyezett épülettömeg kialakításával a strand megőrzi a belső, értékes növényállományát.
- **Véső úti Sporttelep és Strandfürdő** fejlesztése: A fejlesztési terület a Solnok Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiájában **Véső út és környéke elnevezésű akcióterületként** szereplő városi területen található önkormányzati tulajdonú, jelenleg alulhasznosított ingatlan. Az előzetesen a MÁV tulajdonában lévő barnamezős területen található ingatlanon jelenleg egy használaton kívüli strandfürdő, és egyéb sportlétesítmények, sport- és szabadidős célú épületek találhatóak. A projekt keretében ezek egy része elbontásra kerül, és részben új, részben felújított épületekkel és létesítményekkel újul meg a régi strand területe. Új recepcióépület (öltöző, porta, pénztár, büfé és szauna) épül az emeleten szálláshelyfunkcióval, a meglévő gyermek- és meleg vizes medencék felújítása történik, a régi úszómedence átalakításával és felújításával egy 50 méteres versenymedence kerül kialakításra, illetve megtörténik az étterem és sportszálló funkciójú épület felújítása. Kapcsolódóan a teljes alapinfrastruktúra (ívó víz- és szennyvízhálózat, termálvíz és hidegvízhálózat) átépítése mellett egy-egy új hideg- és meleg vizes kút kerül kialakításra, a szivattyúház pedig újjáépül. A projekt a Véső út és környéke akcióterület komplex fejlesztési programjának csak egy része. A program egyéb elemei, a **feltáró utak, parkolók, közösségi tér és épületek építése, az atlétikai centrum újjáépítése** egyéb, nagyrészt Európai Unió források bevonásával történik a strand fejlesztésével párhuzamosan.

2 Véső úti fejlesztések

A Modern Városok Program keretében belül megvalósuló fejlesztés a fürdő korszerűsítésére irányul, emellett az alábbiak megvalósítása is tervezett:

- A **Véső úti térség bel- és csapadékvízvédelmi fejlesztése**: A projekt keretében sor kerül a Véső úti térség belterületi csapadékvíz elvezetési rendszer fejlesztésére, az összegyűjtött csapadékvíz befogadó Görbe-ér kotrására, valamint a lakosság környezettudatoságának erősítésére szemléletformáló programok által. 100 %-os uniós támogatás.
- **Szolnoki Atlétikai Centrum** fejlesztése: A fejlesztés keretében megvalósul a 8 futósávós műanyag borítású atlétika pálya és lelátó építése. A meglévő futófolyós felújításra kerül. A versenyrodák, öltözők az új lelátó alatti területen lesznek megépítve. A Kormány a 2014. évi költségvetési maradványok egy részének felhasználásáról és egyes kormányhatározatok módosításáról szóló 1354/2015. (VI. 2.) Korm. határozattal létrehozta a XVII. NFM fejezet, 20. cím, 39. alcím, 38. jogcímcsoport „Egyes atlétikai és egyéb sportfejlesztések” fejezeti kezelésű előirányzatot, amely többek között forrást biztosít a Korm. határozatban kijelölt, Kedvezményezett tulajdonában levő, Szolnok közigazgatási területén fekvő helyrajzi szám alatti ingatlanon elhelyezkedő atlétikapálya fejlesztésére is.
- **Véső úti R.A.J.T.**: A projekt célja, hogy a Véső úton található, leromlott állapotú terület, egykori MÁV terület rehabilitációja, a terület funkcióváltó megújítása annak érdekében, hogy korszerű **közösségi és szabadidős funkciókkal** gazdagodó, fenntartható, népességmegtartó városi terület jöjjön létre. További cél a terület gazdaságának fejlesztése. Az elhanyagolt környezeti állapot megszüntetése, a projekt keretében megvalósuló fejlesztések hozzájárulnak a terület rész vonzóbbá tételéhez, így a lakosság elégedettségének növeléséhez, a települési kötődéshez, a településrész egyúttal nagyobb vonzerőt jelent a befektetők és a gazdasági szereplők számára is. A város környezeti állapota homogénebbé válik. A jelenlegi küzdősport létesítmények felújításával, átépítésével a központ ugyancsak regionális vonzerővel fog rendelkezni. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésével csökken a belső forgalom, javul a környezetminőség, a terület megközelíthetősége. A rehabilitált terület nagyobb vonzerőt jelent a befektetők és a gazdasági szereplők számára is, így járulva hozzá a munkahelyteremtéshez. A fenti célok és eredmények révén járul hozzá a TOP-6.3.1-15 felhívás céljaihoz megteremtve a lakosság számára vonzó, ám környezetileg is fenntartható városi környezetet, települési arculatot, javítva a település általános környezeti állapotát, segítve a település fenntartható fejlődési pályára állítását, a gazdaságfejlesztést. Közösségi célú tevékenységként kerül megépítésre a **küzdősportok arénája**, amely nem profitorientált módon üzemeltetett sport- és szabadidős létesítmény, ahol az ökölvívás és birkózás mellett lehetőség nyílik egyéb sportfoglalkozások megvalósítására is. A sportközponthoz kapcsolódóan sor kerül egy új, kb. 200m²-es műhely, raktár, garázs és irodaépület építésére. Az építési tevékenységhez kapcsolódik továbbá a meglévő épületek és raktárak bontása. Felújításra kerül 2 db **teniszpálya**, amelyhez kapcsolódóan egy kb. 40 m²-es öltözőépület épül (profitorientált módon üzemeltetett sport- és szabadidős létesítmények) és a területen található irodaépület, amely nonprofit szolgáltatóházként működik sportirodákkal, öltözővel, **rendezvény- és konferenciateremmel**, non-profit üzemeltetés mellett. A projekt keretében megvalósul a barnamezős területen belüli infrastruktúra kiépítése, a területet körülvevő kerítés bontása - fejlesztése, korszerűsítése, valamint a barnamezős területet magában foglaló telektömb körüli önkormányzati belterületi közúthálózat zöldterület-használatot segítő fejlesztése és közlekedési fejlesztések, ideértve 1 db új **buszöböl és buszváró** kialakítását, az átjárhatóságot biztosító közlekedőfelület kialakítását, növényfelületek telepítését és **kerékpárforgalmi létesítmények**.

3 Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút létesítése az Ipari Parkban

- A TOP-6.1.1-16 kódszámú pályázati konstrukció keretében megvalósuló „Elválasztás nélküli **gyalog- és kerékpárút** létesítése a **Szolnoki ipari parkban**” című projekt közvetlen célja, hogy a Szolnoki Ipari Park dolgozói számára lehetővé tegye a több mint 120 hektáros területen található vállalkozások, ipari létesítmények biztonságos gyalogos és kerékpáros megközelíthetőségét. A gyalog- és kerékpárút teljes hossza 1950,46 m, szélessége 3,00 m lesz.

IV. FÜGGELÉK

A Kerékpáros Magyarország Program

B+R és hosszútávú kerékpártárolókra vonatkozó paraméterkönyve (2008. február)

KIVONAT⁷

Általános funkciók és általános elvárások

Egy B+R tároló rendszerrel szemben alapvető elvárás, hogy:

- biztonságot nyújtson a kerékpároknak akár 24 órán át, elsősorban kerékpárlopással szemben;
- a B+R létesítményben a felhasználónak saját lakatjával kell rögzítenie kerékpárját, nem számíthat arra, hogy a tárolóban van beépített zár;
- védje a kerékpárokat az időjárással szemben, elsősorban esővel szemben;
- könnyen megközelíthető legyen, és a kapcsolódó közösségi közlekedési pont is közel legyen (autóparkoláshoz, gyalogos megközelíthetőséghez képest), max. 200 m-re a közösségi közlekedés kapcsolódási pontjától, de annak peronjaihoz a lehető legközelebb;
- a tárolóban elhelyezett kerékpárok ne sérüljenek;
- a felhasználó szempontjából legyen egyszerűen használható, és ne kelljen hozzá nagy fizikai erőt kifejteni;
- az igények növekedésével a tároló kapacitása bővíthető legyen;
- a létesítmény lehetőleg különüljön el szintben a motorizált közlekedéstől;
- a létesítmény védve legyen az autók ráparkolásától;
- olyan műanyag elemeket lehet csak felhasználni, melyek nem veszíthetnek mechanikai tulajdonságaiból 15 évig (külső használat mellett) 20%-nál többet;
- a tároló elemeinek meg kell felelniük a mindenkori hatályos környezetvédelmi előírásoknak;
- nem akadályozhatja a létesítmény és annak használata a gyalogosforgalmat.

B+R modul

Egy 10 kerékpár biztonságos elhelyezésére alkalmas B+R tárolóval szemben támasztott elvárások a következők:

- 10 kerékpár helyezhető el benne a 2. pontban megfogalmazott elvek alapján;
- tetőszerkezettel rendelkezik;
- kiegészíthető, összekapcsolható más modulokkal, a kapacitás bővítése érdekében (akár több szinten is);
- két modul úgy illeszkedik egymáshoz, hogy közös közlekedőfolyosót alkotnak;
- a tárolóhoz tartozó közlekedőfolyosón egyszerre két (2) kerékpáros is el tud haladni egymás mellett (min. 1,7 m széles);
- kinézete illeszkedik a helyi környezethez, városképhez;
- burkolata lehetőleg aszfaltozott, amennyiben a tároló 3 méteres körzetében fák vannak, a talaj szellőzése és vízellátása miatt beton térkő (semmiképp nem kavics/murvás/homok);
- sárga színű tartós burkolati jellel (thermoplast) javasolt kijelölni, a moduloktól 25 cm-re.

Ajánlott paraméterek

- egy modul 5,2 m hosszú és 2 m széles, azonban ezt még kiegészíti min. 1,7 m közlekedőfolyosó, melynek burkolata megegyezik a tároló burkolatával;
- két modul közti közlekedő folyosó szélessége 1,7 - 2 m;
- egymás mellett, egy sorban elhelyezett modulok közt minimum 1,5 m közlekedőfolyosót kell kialakítani;
- a tárolóban a támaszok egymástól 90-100 cm-re legyenek (egy kerékpár 80 cm helyen fér el, azonban támaszok alkalmazásakor, az azonos támaszhoz rögzített kerékpárok átfedésben vannak, így hely takarítható meg és nem megy a használhatóság kárára);

⁷ A teljes anyag letölthető a kertam.hu oldalról, vagy a <https://www.u-szeged.hu/download.php?docID=14639> linkkel is elérhető.

Támaszok:

A B+R rendszerben a kerékpárok rögzítésére olyan támaszokat ajánlunk, melyek megfelelnek a 2. pontban megfogalmazottaknak, továbbá:

- bármilyen fajta kerékpár elhelyezhető és rögzíthető hozzá (férfi/ női, MTB, országúti, trekking, kemping, gyermek... stb.).
- rögzíthető olyan kerékpár is hozzá, amelyik első és/vagy hátsó kosárral/ gyermeküléssel van ellátva;
- a kerékpár rögzítése egyszerű, gyors, kényelmes legyen (ne igényeljen különös megterhelést);
- a lakatot ne kelljen a talajtól számított 25 cm-nél lejjebb rögzíteni (ne kelljen a felhasználónak nagyon lehajolnia);
- maximum 5 lépésben lehessen a kerékpárt a támaszhoz igazítani;
- a kerékpárt lehessen a rögzítés teljes folyamata alatt két kézzel fogni (ne kelljen egy kézzel „előreküldeni”);
- nem lehet 150 N-nál nagyobb erőbefektetésre szükség a kerékpár elhelyezéséhez (kétszintes kerékpártárolóknál van elsősorban jelentősége);
- amennyiben a támasz mozgatható elemeket tartalmaz, azok élettartama minimum 10.000 mozgatás kell, hogy legyen;
- a kerékpár biztonságosan, 3 ponton rögzíthető, a támasznak ezt lehetővé kell tennie;
- a kerékpár első kereke is legyen rögzíthető a támaszhoz, ha a felhasználó azt szeretné;
- a támaszok elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárok rögzítésekor, vagy elvitelekor ne érintkezzenek másik kerékpárral vagy a felhasználó öltözetével (a kényelmes hozzáférés biztosított legyen);
- nem lehetnek olyan kiálló elemek a támaszon, amibe beleakadhatnak egy kerékpár kábele, dinamója vagy lámpája;
- a támasz meg is támasztja a kerékpárt, ne tudjon eldőlni;
- a támasz ne rongálja a kerékpárt (pl. anyagából, vagy konstrukciójából kifolyólag);
- a támasz, anyagát tekintve legyen ellenálló korrózióval, rongálással szemben;
- a rögzítés módja biztosítsa a támasz stabilitását, ne lehessen azt elmozdítani;
- a támaszok konstrukciója, és elhelyezésük ne akadályozza a tároló tisztíthatóságát;
- tájékoztató felület csak abban az esetben helyezhető el a támaszokon, ha az nem akadályozza kerékpárok rögzítését (min. 10cm hézagot hagyni a tájékoztató tábla és a váz között).
- a támaszok feleljenek meg a mindenkorai biztonsági előírásoknak;

Ajánlott paraméterek:

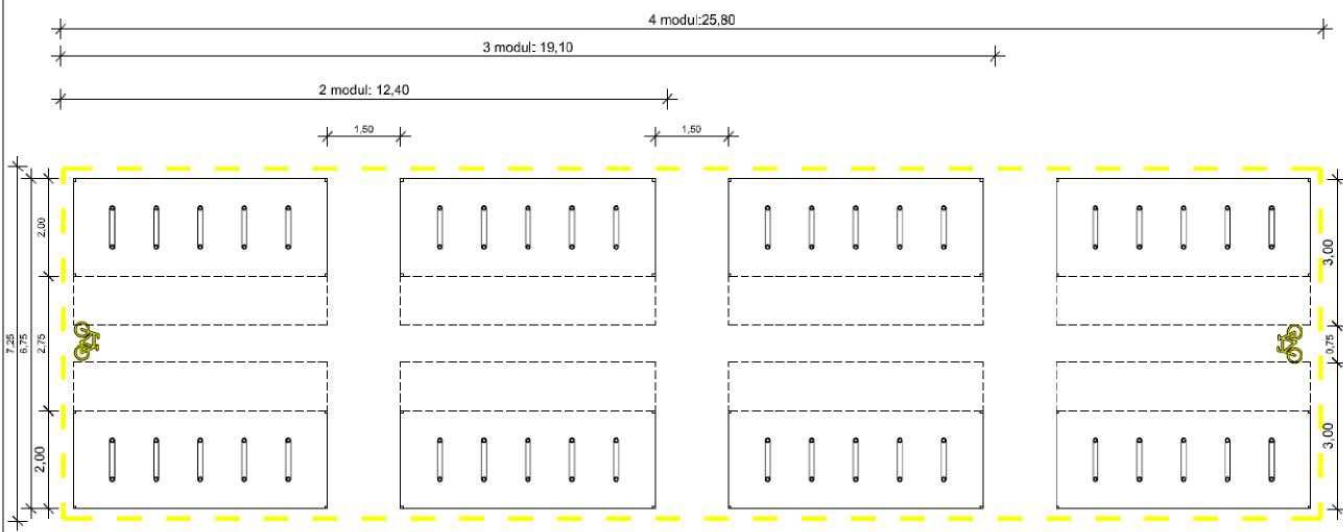
- anyaga acél (min. 3 mm lemezvastagságú cső);
- horganyzott vagy beégetett porfesték felületkezeléssel (két réteg, min. 250 pm);
- 80 cm magas, min. 40 cm betontömb alapozással;
- amennyiben közművel történő ütközés esete áll fenn alkalmazható a támasz lecsavarozása adott, egyedi esetekben;
- a talajtól 40 cm magasságban keresztcső van a támaszon;
- a megfelelő támasz 50-100 cm hosszú;
- 50 mm- 60 mm csőátmérő;
- egy helyszínen csak ugyan olyan méretű támaszok alkalmazhatóak;

Kiegészítő, értéknövelő javaslatok:

- a kerékpározás eszméjéhez illeszkedve javasolt újrahasznosított illetve újrahasznosítható alapanyagok használatának preferálását;
 - amennyiben van rá lehetőség (hely, pénz) úgy javasolt 40 egységenként egy különleges felépítésű kerékpár tárolására alkalmas hely betervezését is (pl. tandem kerékpár, kerékpár-utánfutóval felszerelt kerékpár... stb.)
 - történelmi, műemléki környezetben javasolt a tároló létesítmény formáinak és színének a környezethez történő igazítását;
- kerékpár tároló és parkoló létesítmények kialakításakor javasolt bevonni fiatal művészeket a látvány tervezésekor, azonban figyelembe kell venni, hogy a tároló funkcionalitása az elsődleges szempont és nem mehet a design, látvány kárára;

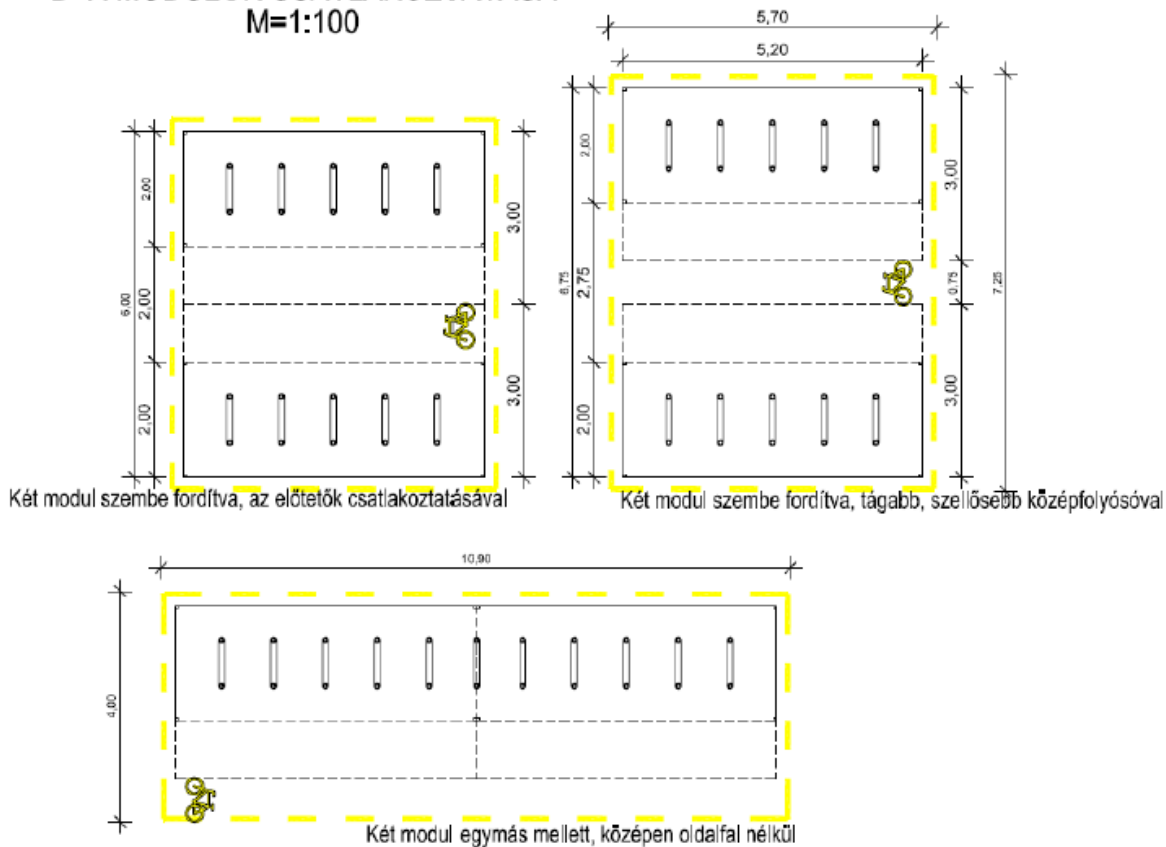
Modul mintaterv vázlatok (példák)

B+R MODULOK CSATLAKOZTATÁSA M=1:100



80 db kerékpártárolására alkalmas B+R tároló

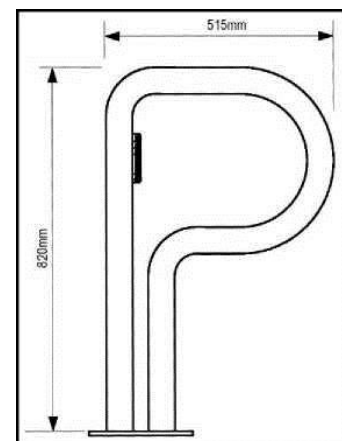
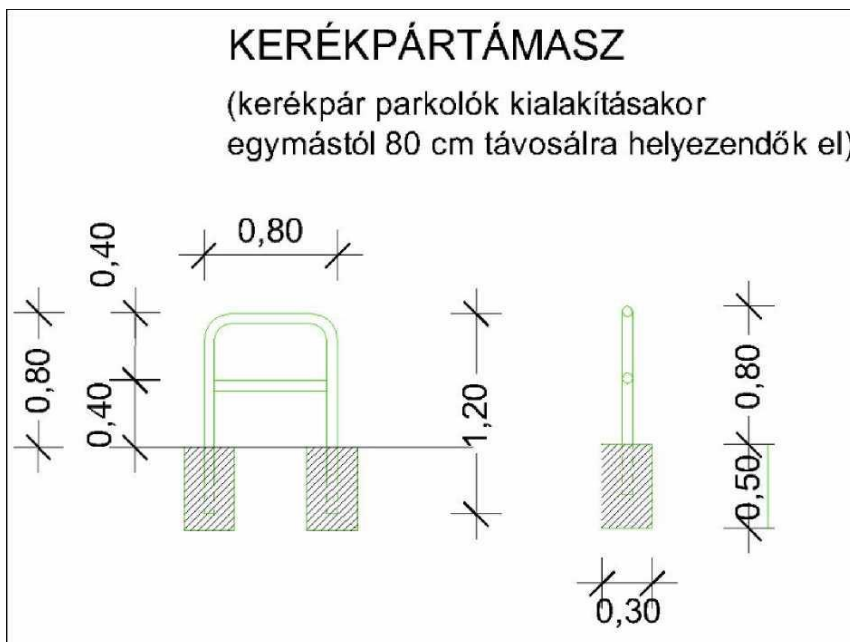
B+R MODULOK CSATLAKOZTATÁSA M=1:100



Támasz és tetőszerkezet képek (példák)



Támasz mintaterv vázlatok (példák)



Kapcsolódó jogszabályok

A mellékelt rendelet szerint a 9.2-es mellékletben szereplő kerékpártároló modul nem építési engedély köteles, annak ellenére, hogy tetőszerkezet fedí.

Az építésügyi hatósági eljárásokról, valamint a telekalakítási és az építészeti-műszaki dokumentációk tartalmáról szóló, 37/2007. ÖTMrendelet

1. melléklet

I. A következő építési tevékenységek - a II. és III. fejezetben foglaltak kivételével - építési engedély alapján végezhetőek:

[...]

II. A következő építési tevékenységek - az I. és III. fejezetben foglaltak kivételével - bejelentés alapján végezhetőek:

[...]

4. a 100 m² vagy annál kisebb bruttó alapterületű és 4,0 m vagy annál kisebb építménymagasságú, huzamos emberi tartózkodásra nem alkalmas vagy nem emberi tartózkodásra szolgáló építmények (pl. állattartási építmény, vadetető, árnyékszék, állványzatok) építése,

[...]

13. napenergia-kollektor, szellőző-, klíma- és szerelt égéstermék-elvezető és szerelvényei, riasztóberendezés, villámhárító-berendezés, áru- és pénzautomata, kerékpártartó, szelektív hulladékgyűjtő, szőnyegporoló, sorompó, árnyékoló, növénytámasz, 10 m³ vagy annál kisebb űrtartalmú tartály elhelyezése,

III. A következő építési tevékenységek építési engedély és bejelentés nélkül végezhetőek:

[...]

4. a 10 m² vagy annál kisebb bruttó alapterületű és 2,5 m vagy annál kisebb építménymagasságú, huzamos emberi tartózkodásra nem alkalmas vagy nem emberi tartózkodására szolgáló építmények (pl. állattartási építmény, vadetető, árnyékszék, mozgatható WC) építése