

## 6. Az 5. sz. főút déli bevezetője

A déli bevezető út az M5-ös autópályával párhuzamos, a várost átszelő 5. sz. országos elsőrendű főút része. Az autópálya megépülése után forgalma csökkent, de az útszakasz fontos összekötő út. A projektlap foglalkozik az útvonal felújításával, csomópont átépítéssel, alternatíva vizsgálatával.

## 7. Nagykörút felülvizsgálata

Kiemelt figyelmet fordítottunk a Nagykörúti fejlesztésekre, az egyenkapacitás biztosításának, a szolgáltatási színvonal emelésének, a Kiskörút és a belső városrész forgalmi terhelésének csökkentésére. Ezek elengedhetetlenül szükségesek a projekt megvalósításához.

## 8. Akadémia körút–Csabai Géza krt.–Sport u.–Mindszenti krt. által jelzett külső körút (Vacsai köz–5. sz. főút déli bevezetője között)

A projektlap foglalkozik a hiányzó szakaszok 2x1 forgalmi sávon történő kiépítésével (Sport utca–Mindszenti krt.–Budai út–Hegedűs köz közötti szakasz), új csomópontok és meglévő csomópontok átépítésével.

## 9. Királyok körútja és kapcsolódó útszakaszai

A projekt tartalmazza a hiányzó Károly Róbert körút megépítését, illetve a Mátyás király körút–Nagy Lajos király körút szakaszok összekötését is. E hiányzó gyűrűs hálózati elemek a közlekedésfejlesztés részét képezik, de kiemelten fontosnak tartjuk a projekt ütemezését. A Királyok körútja fejlesztése két másik projektlemhez is kapcsolódik, neve-

zetesen az Északi elkerülő és a 441. sz. főúthoz kapcsolódó fejlesztéseknek meg kell előznie ezt a beruházást.

## 10. Új gyűrű irányú elemek délen

Kifejezetten a DAIMLER gyárhoz kapcsolódó fejlesztések, amelyek még nem szerepeltek a közlekedési koncepcióban, de területfeltáró szerepe miatt a megvalósítandó projektek közé soroltuk.

## 11. M8 + M44 gyorsforgalmi utak

Bár nem a város kompetenciája, de mindenképp említésre méltó a térségi elérhetőség, illetve a tranzit forgalom átrendeződése szempontjából.

## 12. Intelligens Közlekedési Rendszerek (ITS)

Jelenleg Kecskeméten a városi forgalomirányító rendszer kiépítettsége és befolyásolhatósága nagyon változó. Az intelligens rendszerek kiépítése jelentős szerepet játszik a városi forgalom lebonyolódásának optimalizálásában, a hatékony üzemeltetésében, a korszerű utastájékoztatás megszervezésében, és a környezetszennyezés csökkentésében.

## 13. Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése

A projekt célja a helyközi, hivatásforgalmi kerékpárutak, kerékpáros létesítmények kiépítése, az érintett térség kerékpáros közlekedési infrastruktúrájának kialakítása, fejlesztése. A távlati cél a kerékpározás, mint környezetbarát közlekedési mód terjedésének ösztönzése a térség lakossága körében.

## Döntéshozó vizsgálatok eredménye, javaslatok

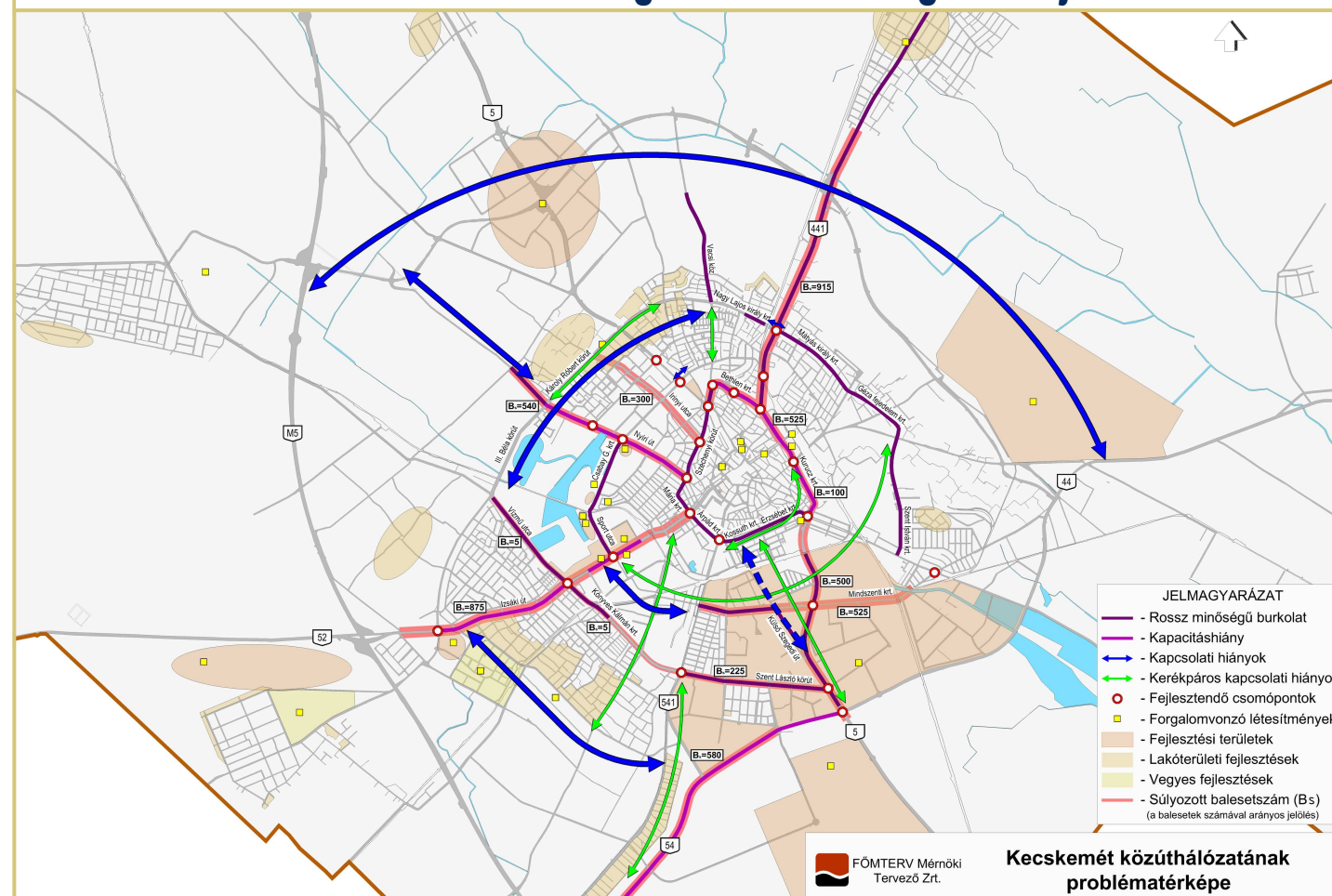
Ezek hatásainak számszerűsítése a forgalmi modell terheléseiből és futásteljesítményeiből számított pénzben is kifejezhető mutatók értékei (utazási időmegtakarítás, üzemeltetés megtakarítás, baleseti kockázat és környezetterhelés csökkenése), a területigénybevétel, illetve az elérhetőségek figyelembevételével számított forgalomcsillapítási mutatók és helyzetpotenciálok változása alapján történik. A számított hatásmutatókra épülően egy többkritériumos használati értékelés (MCA) készült, továbbá a pénzesített mutatók 30 éves megbecsült értékei alapján haszon-költség-arány is számításra került, amely egy közelítő költség-haszon-elemzésnek (CBA) tekinthető. A különböző számított mutatók, műszaki körülmények és egyéb kockázati tényezők alapján történt az egyes projektváltozatok fontossági sorolása.

A projektelképzelések hatékonysága igen különbözőnek bizonyult, amint a részletes számítási eredményekből látszik, de mindenenesetre az előzetes eredmények azt mutatják, hogy a város több reményteljes projektkezdeménnyel rendelkezik, amelyek közül több is illeszthető a KözOP 3.5. prioritáshoz, így a munka befejező fázisában ezekre elkészülő részletes megvalósíthatósági tanulmányok alapján a későbbi Kedvezményezett megvalósításukra sikerrel pályázhat.

Vizsgált projektötletek	KözOP-hoz vizsgálatra javasolt
1. sz. projekt: Kecskemét északi elkerülő út – 445. sz. főút, M5 autópálya – 44. sz. főút között	✓
2. sz. projekt: 54. sz. főút kapacitásbővítése az M5 autópálya és az 5. sz. főút közötti szakaszon	✓
3. sz. projekt: Izsáki út (52. sz. főút bevezető szakasza) négy-sávos kapacitásbővítése	✓
4. sz. projekt: 441. sz. főút + Ceglédi úti műtárgy	✓
5. sz. projekt: Nyíri út kapacitásbővítése 4 sávos bővítéssel (445. sz. főút – Széchenyi körút között)	(városi)
6. sz. projekt: Az 5. sz. főút déli bevezetőjének fejlesztése	✓
7. sz. projekt: Nagykörút ütemezett fejlesztése (kapcsolódva az egyéb térséget érintő projektekhez)	✓
8. sz. projekt: Akadémia u. – Sport u. által kijelölt körirányú út fejlesztése (5. sz. főút – 441. sz. főút között)	✓
9. sz. projekt: Királyok körútja és kapcsolódó útszakaszai	(városi)
10. sz. projekt: Új gyűrű irányú elemek fejlesztése a déli városrészben	(városi)
11. sz. projekt: M8 + M44 gyorsforgalmi utak fejlesztése	
12. sz. projekt: Intelligens közlekedési rendszerek (ITS)	✓
13. sz. projekt: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése	✓

## KözOP-2009-3.5.

### Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása



**Háttér** – Magyarország EU csatlakozása lehetővé tette, hogy különböző, célzott közlekedésfejlesztési forrásokhoz jusjunk. A források nem teljesen szabad felhasználásúak, mivel minden forrás meghatározott célkitűzésekkel, felhasználási feltételekkel kerül megnyitásra pályázati konstrukciók keretében. A sikeres pályázatok feltétele, hogy létezzenek megalapozó hosszú távú koncepciók, illetve ebből levezetett tervek, melyek a támogatási kérelem alapjául szolgálhatnak.

Kecskemét Megyei Jogú Város 2010. év folyamán a Közlekedés Operatív Program (KözOP) 3. - térségi elérhetőség javítása és KözOP 5. - közforgalmú közlekedés fejlesztése prioritásokban nyert el támogatást megvalósíthatósági tanulmányok készítésére.

A város két pályázatot írt ki megvalósíthatósági tanulmány készítésére, melyek odaítélése - hosszú idő óta újra - minőségi verseny keretében történt. A FOMTERV Zrt. sikerrel pályázott - a TRANSMAN Kft., Vibrocomp Kft. és az M-POL Kft. alvállalkozóként történő bevonásával "Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése" c. projektre, míg a KÖZLEKEDÉS-TRANSMAN-KÖZTI-KÖZUTAS konzorcium nyerte el a "Kecskemét város intermodális pálya-

udvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése" c. projekt kidolgozását.

**Tervezési feladat** – A két projekt tervezési feladatai együttesen a város teljes gazdasági-, társadalmi-, környezeti- célrendszerének és prioritásainak átfogó feldolgozásán nyugvó város- és közlekedéstervezést igényelnek, mivel a kiírás szerint a megvalósíthatósági tanulmányok által feldolgozandó projektek kiválasztásához a következő beavatkozási területek vizsgálata szükséges.

#### Térségi elérhetőség javítása:

- A forgalomlefolysást segítő, a közúti kapacitást és forgalombiztonságot növelő beavatkozások a város bevezető útjain.
- A térség tranzitforgalmának elválasztása a célforgalomtól elkerülő utak építésével.
- A forgalomlefolysás hatékonyságát növelő, a forgalombiztonságot erősítő lokális beavatkozások (csomópont építések, fejlesztések, korszerűsítések).
- A meglévő és tervezett hálózat hatékony és biztonságos kihasználását elősegítő ITS megoldások (Intelligens Közlekedési Rendszerek) alkalmazása.

# KECSKEMÉT KÖZLEKEDÉSÉNEK TERVEZÉSE

## Intermodális csomópont és kapcsolódó fejlesztések:

- A közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának fejlesztése helyi és helyközi közösségi közlekedés, illetve közúti közlekedés közötti átszállást, módváltást elősegítő intermodális csomópont létesítésével Kecskemét MÁV állomás környezetében.
- P+R parkolók hálózatának fejlesztése Kecskemét városban és környezetében, a városhatárt átlépő közúti forgalom csökkentése, és ezáltal a város élhetőségének javítása érdekében.
- Helyi közösségi közlekedési hálózat szolgáltatási színvonalának fejlesztése környezetbarát kötöttpályás, vagy zártpályás közösségi eszközök alkalmazásával és a meglévő viszonylathálózat felülvizsgálatával.

A közösségi közlekedési utastájékoztató és forgalomirányítási fejlesztése, a közösségi közlekedés vonzóbbá tétele és a hozzáférés javítása érdekében.

A tervezési feladatok megalapozásához részletes forgalomfelvételek kerültek előírásra, melyek a projektek indulása után voltak esedékesek.

**Feladatterv és időterv** – A két tervezési feladat főbb lépései és mérföldkövei párhuzamosan futnak a következők szerint:

- Forgalomfelvételek tervezése, előkészítése és lebonyolítása (befejezés 12. hét).
- Döntéselőkészítő tanulmány készítése (befejezés 27. hét).
- Részletes megvalósíthatósági tanulmányok szállítása (befejezés 52. hét).

A feladatok végrehajtása részletes vizsgálati terv alapján történik, mely külön nevesíti a következő tevékenységeket:

- forgalomfelvételek végzése,
- analízis, SWOT, probléma- és célfa elkészítése,
- beavatkozási területek részletes vizsgálata és projektgenerálás,
- beavatkozások modellezése és értékelése,
- legjobb megoldások kiválasztása,
- részletes megvalósíthatósági tanulmányok kidolgozása.

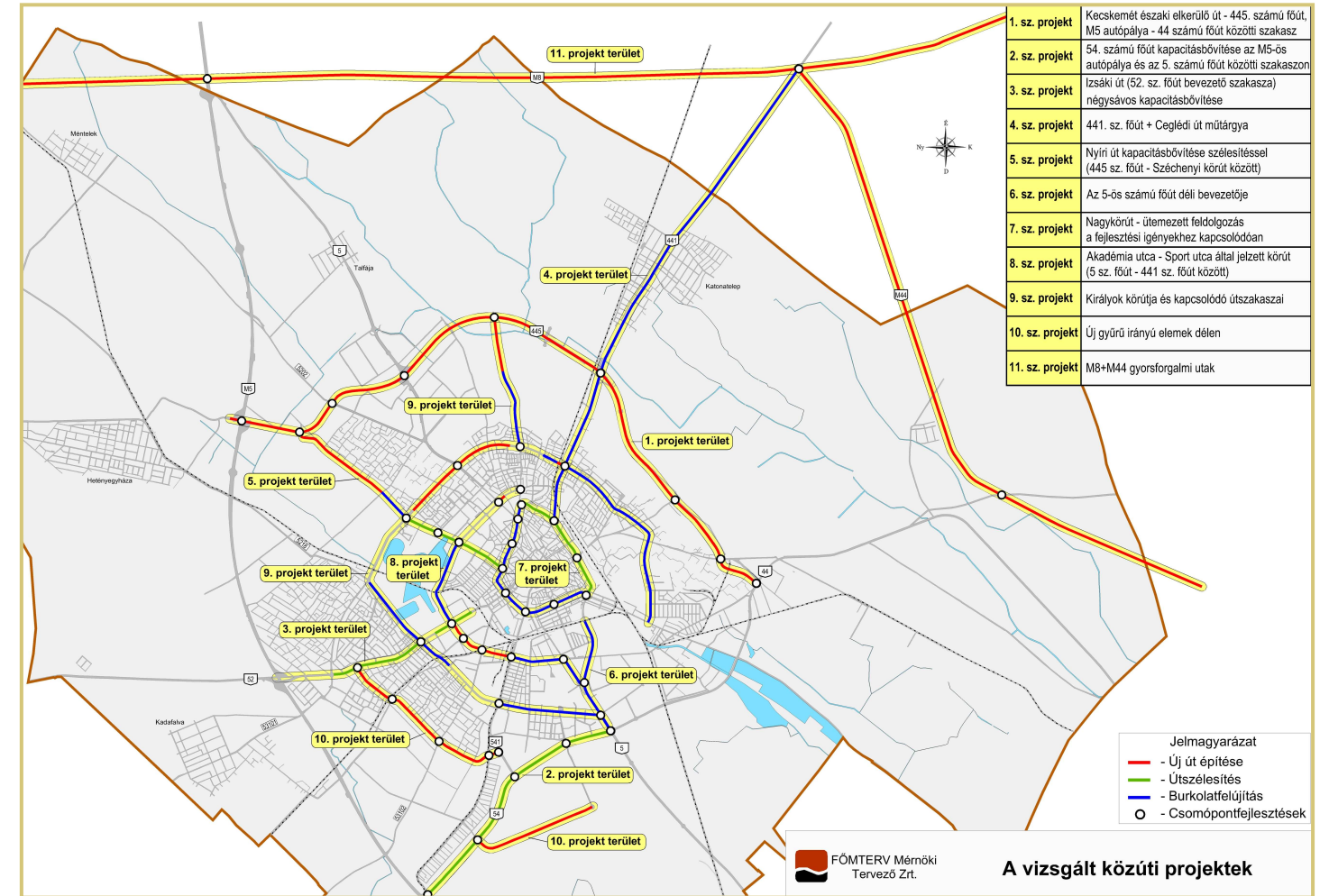
**Helyzetfeltárás** – A helyzetfeltárás célja, hogy a közlekedési rendszer átfogó vizsgálatával és későbbi értékelésével támogassa a város közlekedésfejlesztésére vonatkozó célkitűzéseket, illetve az azokat fogantató intézkedések megfogalmazását. Az analízis munkafázisának végén a következő problématerületek igazolódtak részletesen, de főleg a városi belső területekben, illetve azok megközelítésében, szorosan összefüggésben a párhuzamosan futó Kecskemét városi projekttel:

- kedvezőtlen forgalmi körülmények a város és a térség közlekedési hálózatán,
- hiányos és kedvezőtlen elérhetőségi és hálózati adottságok,
- romló közlekedési, környezeti, városszerkezeti és forgalombiztonsági helyzet,
- nem kellő hatékonyságú infrastruktúra- és eszközhasználat, valamint működtetés.

Gazdaság	Településszerkezet	Közlekedés	Életminőség	Fenntarthatóság
Megváltozott foglalkoztatási szerkezet	Történelmi városrészt északi lakógyűrű része	Történelmi sugaras szerkezet túlterheltsége	Belső övezetek légszennyezés terhelése	Személygépkocsishoz való nagyobb kötődés, szgk. központi közlekedési szemlélet
Mezőgazdaság és ipar csökkenése	Nyugati kertvárosi negyedek elszakadása	Természetes útvonalakon szűk keresztmetszetek alakultak ki	Zaj által túlterhelt övezetek	Fokozódó pénzügyi terhek miatti szolgáltatási színvonal esés
Ipari centrumok szétesése	Intézményi rendszer városközpontri tömörödése	Kevés, teljes funkcióval bíró, gyűri irányú elem épült ki	Baleseti góccok kialakulása	A munkaképesség magas közlekedési kitérttsége
10 fő alatti vállalkozások aránya 97%	Az ország legnagyobb külterületi népességgel rendelkező városa	Meglévő gyűrűk túlterhelt nagy kapacitása, ill. sugárirányú elemek helyenként túlméretezett kínálata	Nehézgépjármű forgalom rezgőkeltése	Zöldmezős beruházások terjedése (lakó és ipari céllal egyaránt)
Kiemelt nagyvállalkozások meghatározó szerepe	Külterületi népesség növekedése térben koncentráltan történik	Országos hálózati szerep felértékelődése (M5 kiépítése és főutak)	Nem motorizált módok veszélyessé válása	
Hiper- és szupermarketek megjelenése	Ipari parkok koncentrációs hatása	Országos hálózati elkerülő útvonalok hiányai	Közösségi terek visszatorulása	
	Lakó- és munkahelyek térben történő szétválása	Gyér vonatszolgáltatás a mellékvonalakon	Légúti megbetegedések magas száma, elsősorban a porszennyezés miatt	
	Mobilitástervezés elhanyagolása	Kedvezőtlen helyközi átszállási kapcsolatok		
	Belső "barna" öv kialakulása	Elavult közforgalmú közlekedési hálózatszerkezet		
	Koncentrált kereskedelmi és egyéb forgalomvonzó létesítmények	Kedvezőtlen elhelyezkedésű közforgalmi csomópont (Széchenyi tér)		
		Kerékpáros közlekedés hálózati kezelésének hiánya		
		Személygépkocsi utasként való utazások nagy aránya		

# KECSKEMÉT KÖZLEKEDÉSÉNEK TERVEZÉSE

**Projektjavaslatok** – A helyzetfeltárásból és a korábbi városfejlesztési elképzelésekből levezetett célokhoz előbb intézkedések, majd közlekedésfejlesztési projektek lettek rendelve. A hiányzó hálózati kapcsolatok pótlására, az utak és csomópontok kapacitásbővítésére, pályafelújításokra, a kerékpáros hálózat bővítésére, valamint korszerű informatikai megoldások alkalmazására több mint húsz megoldás (projektjavaslat) készült, a műszaki tartalom döntéselőkészítéshez igazított részletettségével, a költségek közelítő meghatározásával.



A főbb változatok a következők voltak:

1. Kecskemét északi elkerülő út - 445. sz. főút  
A tervezett északi elkerülő út a város északi szektorában közvetlen összeköttetést hoz létre a 44. sz. főút, a 441. sz. főút, az 5. sz. főút és az M5 autópálya között. Az elkerülő út megépítésével a jelentősebb Békéscsaba – Kecskemét – Budapest, illetve a Cegléd – Kecskemét – Dunaföldvár irányú tranzit forgalom részére lehetőség nyílik Kecskemét város kikerülésére.
2. 54. sz. főút kapacitásbővítése az M5-ös autópálya és az 5. sz. főút közötti szakaszon  
Az 54-es út a térség egyik legforgalmasabb közlekedési útja, mely a megye D-Ny-i területéhez biztosít közúti kapcsolatot. Jelentős közúti forgalomtól mentesíti a Kecskemét város belső közúthálózatát.
3. Izsáki út négycsíves kapacitásbővítése  
Kecskemét egyik legfontosabb és legforgalmasabb útvonala

az Izsáki út. A projektlap foglalkozik az Izsáki út bővítésével, a kerékpáros fejlesztésekkel és a jelentősebb csomóponti fejlesztésekkel.

4. 441. sz. főút fejlesztése kapacitásbővítéssel  
Ez az útvonal biztosítja az összeköttetést Nagykörös – Cegléd – Szolnok és a Belváros között, valamint a haránt irányú utak hiányában az 5. sz. főút és a többi sugárirányú főút felé. Fejlesztése több szempont együttes vizsgálatát igényli.

5. Nyíri út fejlesztése  
Kecskemét legnagyobb lakóövezetét kiszolgáló közúti tengely. Az építés előtt álló 445. sz. főútba történő bekötésével az M5 autópálya felől a jelenleginél gyorsabb eljutás lenne biztosított Budapest irányából. A 2x2 sávú kialakítással egy kapacitív kapcsolat jönne létre a Nagykörút és Széchenyi-város között.