



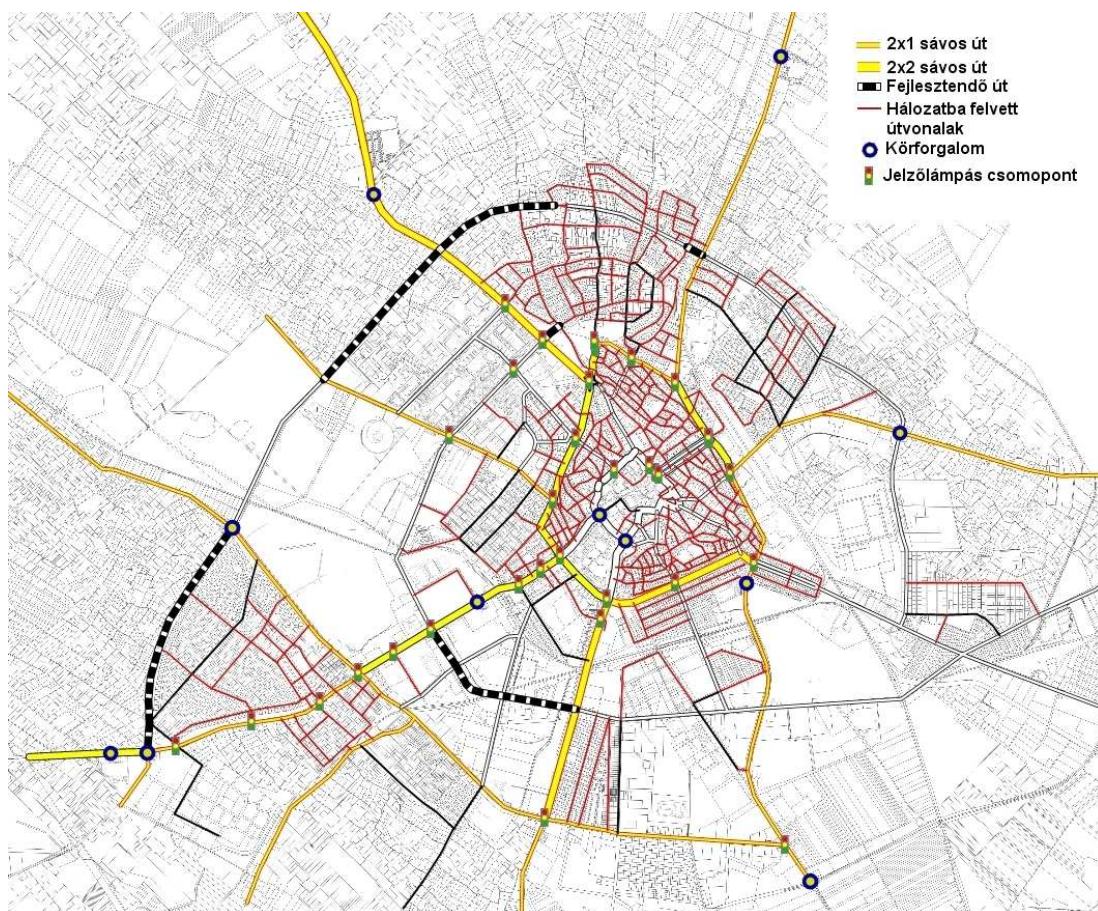
Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

CÉLKITŰZÉS, VIZSGÁLATI TERÜLET LEHATÁROLÁSA

A 2005-ös közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálásának **elsődleges célkitűzése** Kecskemét Megyei Jogú Város közúti közlekedési problémáira megoldást találó, a forgalmi problémák enyhítését célzó javaslatok kidolgozása, az ezt elősegítő lehetőségek feltárása volt. Kecskemét városa dinamikus fejlődésnek indult: új beruházások – üzleti vállalkozások, ipari területek, bevásárlóközpontok, – létesülnek, melyek **forgalomvonzó és átrendező** hatással vannak. **Másodlagosan** arra is kerestük a választ, hogy az új létesítmények jövőben várható forgalmának levezetésére alkalmas-e a meglévő közúti hálózat vagy szükséges útépitésekkel, csomópont-fejlesztésekkel támogatni ezeket a beruházásokat.

Lényegében egyértelműen megfogalmazódott az elvárás, hogy Kecskemét városa ne a lokális fejlesztések, beruházások következtében jelentkező forgalomnövekedések, forgalom-átrendeződések kényszerű következményeit szenvedje csak el, hanem készüljön egy a város **külső, Királyok körútjáig tartó modell**, amelynek segítségével meghatározhatók:

- a kimerült kapacitású vagy korlátozott kapcsolatokat biztosító szakaszok, csomópontok illetve a közúti közlekedési feltárás szempontjából „problémás” területek, ahol a kényszerű – akár városszerkezeti - adottságok miatt nem célszerű többletforgalmat generálni,
- azok a területek, ahol már elengedhetetlen a mennyiségi fejlesztés, útépités, kapacitásbővítés, csomópont-átépítés,
- a közúthálózat elemeinek fejlesztési sorrendje tekintettel a várható területfejlesztésekre, azok közúthálózati kihatásaira.



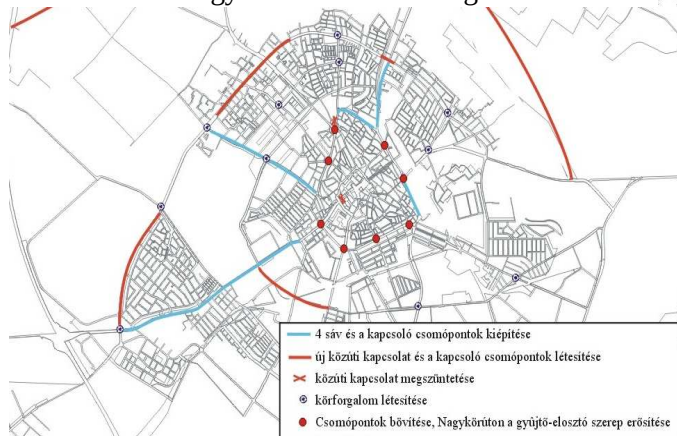


Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

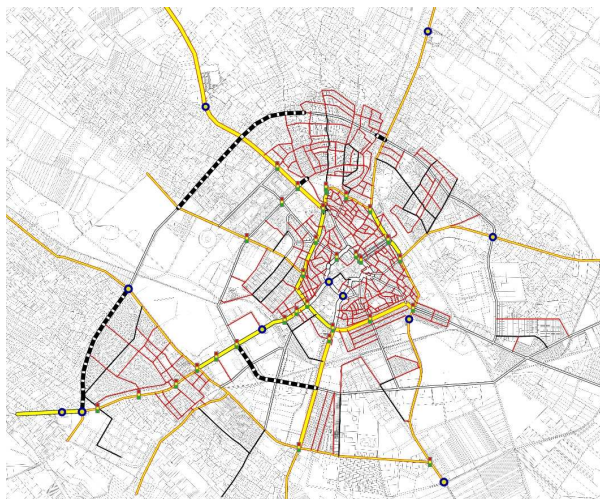
A munka célkitűzése egy olyan **középtávú közlekedésfejlesztési koncepció**, amely iránymutatást jelent a város vezetésének a szükséges fejlesztések ütemezésében és támpontot ad a befektetők számára is, hogy az általuk kiválasztott terület fejlesztésével milyen közúthálózati fejlesztések, esetenként a Településrendezési Tervben rögzített kötelezettségek járnak együtt. Az elmúlt évtizedek általános gyakorlata, hogy a távlati (hosszú és középtávú) fejlesztéseket, célkitűzéseket mintegy felülírják a rövid távú beruházói érdekek. Bevásárlóközpontok, iparterületek, különböző forgalmat generáló és vonzó létesítmények **közúthálózatra való rácsatlakozása esetenként ellehetetleníti a távlati fejlesztést, torzítja a hálózatot, a forgalomáramlást.** Majd ezt a torz közúthálózati struktúrát megváltoztathatatlan „kőbe vésett” adottságként kezelik az útkezelők, a hatóságok és ehhez igazítják a következő fejlesztéseket. Ezen folyamat megállítása érdekében nagyon hangsúlyos az anyagunkban a torzulások és hatásaik bemutatása. Mivel a 2005-ben készült koncepció továbbfejlesztése a cél röviden tekintsük át mi valósult meg az akkor megfogalmazott, dokumentált fejlesztésekből.

Hálózatfejlesztési javaslatok 2005

A 2005-ös hálózatfejlesztési javaslatok közül 4 év alatt 2 csomópont épült meg. Mindkettő 2008-ban készült el, a nyugati elkerülő két végcsomópontja: III.Béla _Vízmű út körforgalma és az Izsáki úton a bevásárlóközpontozhoz tartozóan egy új típusú kétsávos ún. turbó körforgalom. Ez utóbbi megoldás különlegesnek tekinthető, de a forgalom fejlődése és az Izsáki út fejlesztése miatt szükség volt a 2 sávos kialakításra. A biztonságot szolgálja, hogy a párhuzamosan haladó gépjárművek a körpályán elválasztásra kerülnek, a kilépésnél sem kerülnek konfliktusba egymással. A forgalom tehát



Modell felépítése, vizsgált fejlesztések 2008



szabályozottan halad kis sebességgel a körforgalomban. A gyalogos és kerékpárosok számára is megoldást jelent, biztonsággal áthaladhatnak a piros színnel kiemelt burkolaton.

III. Béla körút - Vízmű u. körforgalma
Izsáki út - Ballószögi út „turbó” körforgalma





Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.



Hangsúlyos annak keresése is, hogy **milyen módon lehet enyhíteni a forgalomnövekedésből, a**

torzulásokból fakadó környezetszennyezési, egészségügyi káros

hatásokat. A már eldöntött beruházásokat tényként kezeltük, ezért

is készült el 2007 őszén a Rákóczi út revitalizálásához

kapcsolódóan az ún. **Belvárosi modell**, amely közlekedési

megoldásokat vizsgált a város közúti fejlesztésével összhangban,

tekintettel a Nagykörút Bethlen és Kuruc körúti szakaszának

fejlesztésére – a Nagykörúti funkció visszaállítására- és a Sport

pálya területén megvalósuló beruházásra. A vizsgálatok

legfontosabb eredménye az volt, hogy a tervezett megoldások

egyike sem alkalmas megvalósításra. Egyértelművé vált, hogy a

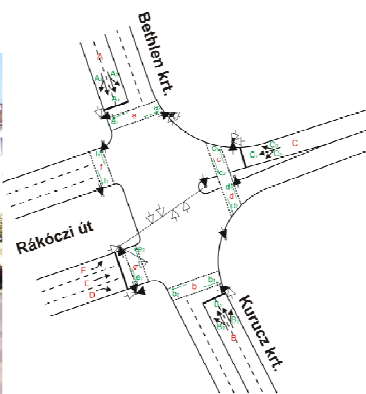
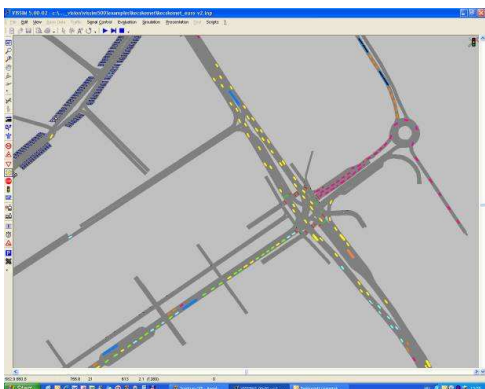
célok együttes megvalósulása nem lehetséges a Sport pálya

területén épülő beruházás egy csomóponttal való feltárásával, a

másik szomszédos csomópont (Szolnoki út -Bem u - Kuruc krt.)

átépítése is szükséges. Csak **két teljesértékű, minden kapcsolatot megadó csomóponttal** lehet a térség

forgalmát felesleges kerülők, visszafordulások és forgalmi zavarok nélkül levezetni.

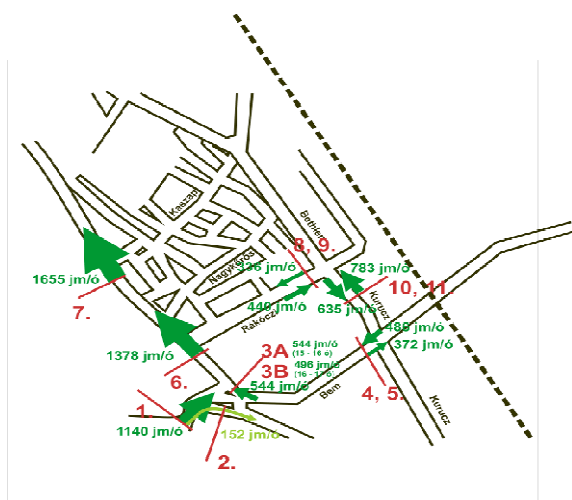


A terület sajátosságai –egyoldali megközelítés a vasút elvágó hatása miatt- és a közlekedési hálózat torzulásai miatt helyi szakemberek bevonásával, szakértői egyeztetések során kristályosodott ki az optimális megoldás, két turbó körforgalom szükségessége. Ekkor a Nagykörút – az egyedüli valódi körútja a városnak- funkciója is rendeződik, a Hunyadi város forgalma sem kerül bevezetésre feleslegesen a Belvárosba és a bevásárlóközpont vásárlói és árufeltöltő forgalma a legrövidebb útvonalon biztonsággal haladhat. Különösen nehéz feladat volt a megoldás megtalálása, hiszen a városi elképzelések abba az irányba mutatnak, hogy a Belvárosi terület kitolódik a Vasútállomás irányába, ahol intermodális csomópont kiépítésével egy területen találkozna a vasúti, az autóbusz –távolsági és helyi-, az egyéni gépjármű és a gyalogos-kerékpáros közlekedés. Ez utóbbi miatt kiemelten fontos volt olyan csomóponti megoldások

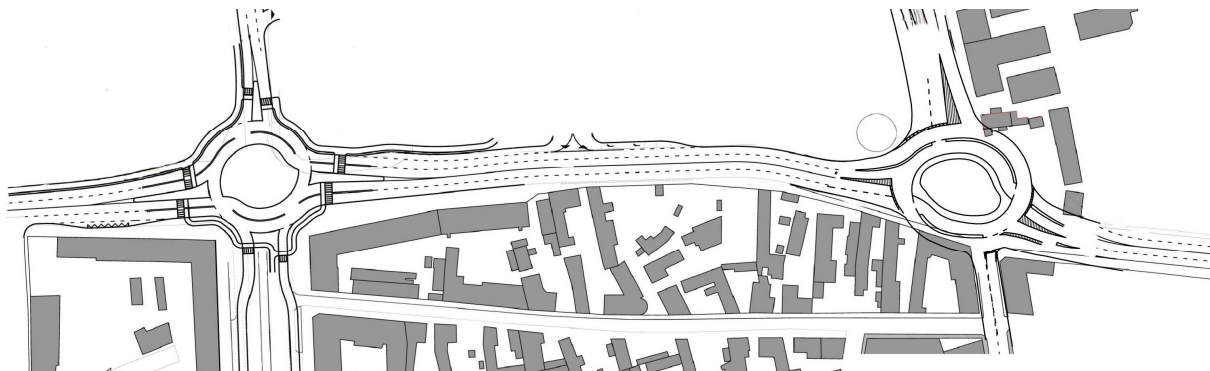


Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

keresése, ami mind a járműforgalmat, mind a gyalogos-kerékpáros forgalmat biztonsággal levezeti és eközben nem érvényesül a Nagykörút forgalma miatti elvágó hatás.



Ez két azonos típusú kétsávos körforgalommal oldható meg, hiszen fontos a forgalom csillapított, de folyamatos vezetése a körúton. A jelzőlámpás szabályozás egyértelmű hátránya a „lüktető” forgalom, a megállások és elindulások miatt. A Rákóczi út végén lévő körforgalomnál a gyalogosok elsőbbsége a fontosabb, a Szolnoki úti körforgalomnál a gépjárművek minden irányú biztonságos levezetése, a Szolnoki út – Kuruc körút kapcsolatának erősítésével. Forgalmi méréseink azt igazolták, hogy jelenleg a Kiskörút részben átvette a Nagykörút szerepét. Kiemelten fontos a Nagykörút szerepének erősítése, a Kiskörúti kedvező eljutás „nehezítése”.



A város jelenlegi forgalma, forgalomlefolysa szempontjából is **kitüntetett szerepe van az Izsáki útnak**, amely mintegy „köldökszinór” táplálja az autópálya felől a várost és nincs párhuzamos alternatív útvonala. Éppen az autópályához való kedvező kapcsolódása miatt vonzó a beruházások számára, miközben



kapacitása kimerült, fejlesztésére nem került sor. Ez az útvonal mintegy jelképe lehet a városnak, hogy egy kedvező megközelítést adó útvonal, amikor eléri a kapacitása, lehetőségei határát óriási problémát okozhat a teljes közúti hálózat szempontjából és nem csak menekülő útvonalak alakulnak ki, hanem teljesen átrendeződik a város forgalma.



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

Hangsúlyozzuk a vizsgálati anyagunk csupán a külső, a Királyok körútjáig terjed, nem vizsgáltuk sem a 445. számú északi elkerülő út várható forgalom-átrendező, sem a déli iparterület térségének forgalomvonzó hatását. A dokumentálás során vált ismertté a déli iparterület fejlesztése, ezért az erre vonatkozó közlekedési feltárási javaslataink inkább csak iránymutatást adhatnak. Újragondoltuk az eredményeinket és átdolgoztuk a fejlesztések sorrendjét illeszkedve a változásokhoz. Feltételezzük, hogy készül átfogó hatástanulmány azon fejlesztésekhez is, javasoljuk az eredményeket együttesen is átgondolni, értékelni.

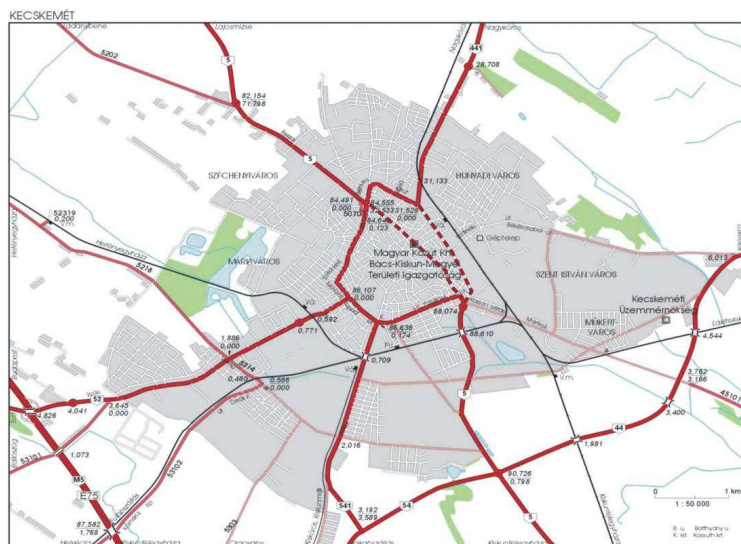
KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS HÁLÓZATI ÉS FORGALMI PROBLÉMÁI KECSKEMÉTEN

Az országos közutak, elkerülő utak vonalvezetéséből és hiányából (445. sz. tehermentesítő út) adódóan a tranzitforgalom okozta problémák

Ahogy a tranzitforgalom a legrövidebb úton igyekszik végighaladni, jellemzően a Kiskörutat veszi igénybe, mivel ezen keresztül legrövidebb az átjutás a városon nyugat és déli irányba. Ennek fő oka a város úthálózatának szerkezeti hibáiból és a nem teljes gyűrűs-sugaras struktúrából ered. A főbb problémák a következők:

- Az M5 autópályán a várost érintő észak-déli irányú tranzitforgalomnak csak egy része halad át, a többi észak-déli kapcsolat a városon áthalad.
- A keletről érkező tranzitforgalom többsége szintén a városon keresztül halad. Mivel nincs megfelelő kapcsolat, hiányzik a 445 számú északi tehermentesítő út, ezért például a 44. számú főútról érkező forgalom az 5. számú illetve a 441. utakat csak a város (belváros) érintésével tudja elérni. Jelentős a városon áthaladó tranzitforgalom nagysága.

Kecskeméten áthaladó országos közutak és hiányzó kapcsolataik



További a városi úthálózat hiányosságából adódó problémák

A sugaras-gyűrűs szerkezetű úthálózatban számos helyen találkozhatunk hiányosságokkal, nem megfelelő kapacitással. **A hálózati elemek nem alkotnak egységes hálózatot.**

Az egyes közlekedési módok igényei eltérőek. A járművek számára például gyors eljutási idő és a folyamatos haladás lenne vonzó a Kiskörúton. A belváros gyalogos körzete miatt a gépjárművek haladását folyamatosan gyalogosátvezetések lassítják, hol jelzőlámpával, hol anélkül

szabályozottan. A város célkitűzésével az van harmóniában, ha a járműforgalom fokozatosan csökken a Kiskörúton. Az Izsáki úton tapasztalható jelentős átmenő és helyi forgalom jelentősen meghaladja az út kialakításából adódó lehetőségeket.

A Kiskörút problémái

A város fő közlekedési problémái a Kiskörúton éreztetik leginkább hatásukat, ezért ezzel a területtel kiemelten érdemes foglalkozni. A főbb problémák:



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

- A Kiskörút egyirányúsítása miatt az itt közlekedők gyakran többletút megtételére kényszerülnek, ha el kívánják érni uticéljukat, növelve ezzel a forgalom nagyságát, valamint a környezeti károkat.
- A körforgalmú csomópontoktól eltekintve, akik a sugárirányú úthálózaton a Kiskörútra érkeznek, csak úgy képesek visszatérni abba a városrészbe, ahonnan érkeztek, ha **végighaladnak a Kiskörút** teljes szakaszán.
- A Kiskörút indokolatlan terheléséhez vezető úthálózati sajátosság, miszerint a Kiskörút némely városrészek között ideális kapcsolatot hoz létre, ezáltal azok is a Kiskörutat veszik igénybe, akik az eljutást más útvonalon is megoldhatnák. Tovább rontja a helyzetet, hogy a Kiskörúton jobb szolgáltatási színvonalon tehetik mindezt, mint ha más útvonalon közlekednének.



KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KECSKEMÉTEN



Kérdőíves kikérdezéssel, telefonos interjúval megkérdeztük a Kecskeméten élőket az utazási szokásaikról. Legtöbben a tömegközlekedést veszik igénybe, de közel azonos a személygépkocsival, tehát egyéni közlekedéssel közlekedők aránya. Kerékpárral és gyalogosan közlekedik a megkérdezettek 25 %-a, ami kedvezően magas érték. Értelemszerűen az utazási távolságtól is függ az eszközválasztás. A személygépkocsival és kerékpárral közlekedőktől megkérdeztük, hogy miért nem tér át tömegközlekedésre. A válaszokból az derült ki, hogy nagyon elégedetlenek a tömegközlekedés szolgáltatási színvonalával.



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

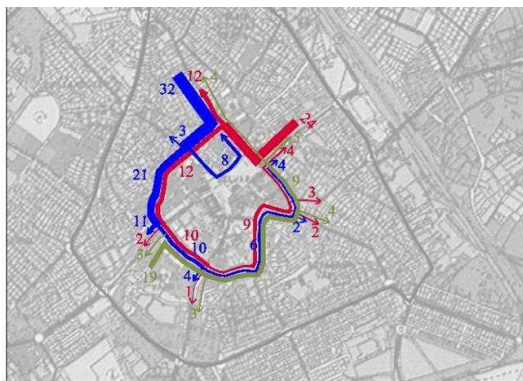
Utazási mód választása és az utazások időbeli megoszlása Kecskeméten



A körutak „vonzását”, azok igénybevételét is kérdeztük: azt lehet használni, ami rendelkezésre áll, így a hiányzó külső körúti szakaszokat nem tudják igénybe venni a közlekedők. Mindenesetre a forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedése jelenleg olyan, hogy a közlekedők **közel fele használja a Kiskörutat! Akár egyéni, akár tömegközlekedéssel, akár kerékpárral, hiszen a város szerkezeti sajátossága is ezt segíti elő.**

A telefonos interjú során megkérdeztük, hogy hol érik el illetve hol hagyják el a Körutakat. Ennek eredményeként nagyon szemléletes képet kaptunk a **Kiskörút túlzott vonzásáról**. A gépjárművel közlekedőktől (összesen 630 db-os a mintánk) megkérdeztük, hogy érintik-e a Kiskörutat, hol érik el és hol hagyják el azt. A három legerősebb forgalmú úton (Rákóczi út, Jókai utca és Petőfi S. u.) beérkezők kihaladási pontjait és haladási útvonalát szemlélteti az ábra a reggeli időszakra (5-10 óra között) vonatkozóan.

A Kiskörúti városi átmenő forgalom szemléltetése



A felmérés egyértelműen rámutat arra is, hogy jelentős igény van a kerékpározásra, az összefüggő, biztonságos kerékpárút-hálózatra.

Egészségügyi problémák

Mint minden nagyváros, úgy Kecskemét is szenved a motorizáció okozta káros egészségügyi következményektől, a zajártalomtól, a légszennyezéstől, valamint a mozgáshiány által közvetve és közvetlenül okozott egészségkárosodástól.

Kecskemét város közlekedési problémáival kapcsolatban Dr. Molnár Ilona kistérségi tisztifőorvos asszony a következőket hangsúlyozta ki. „Leginkább a porszennyezés mértéke aggasztó. Ha pedig figyelembe vesszük, hogy

legújabb adatok szerint a kecskeméti kistérségen belül, a légúti betegségekre visszavezethető halálozási arány, az országos átlag duplája, akkor sürgősen tovább hangsúlyozni a probléma súlyát és a megoldás sürgető voltát, hiszen a porszennyezettség egyik forrása éppen a robbanásszerű motorizáció.”

Kerülőutak, menekülő útvonalak Kecskemét városában

Kecskemét városában a közúthálózat kiépítése, a kapacitás és a forgalom összhangja vagy diszharmóniája és a különféle forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedése következtében bizony évek, évtizedek óta



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

ismert menekülő útvonalak alakultak ki. Nagyon fontos a kiváltó ok kérdése, hogy miért is kényszerülnek többletút megtételére a járművek, felesleges járműfutásokra, így többlet környezet-szennyezésre? Ennek alapvetően három oka lehetséges, mindegyikre mutatunk példákat is a városban.

1. hálózati hiányosságok, szakadások, tehát nincs lehetőség a legrövidebb eljutást választani,
2. forgalomszabályozási sajátosságok, korlátozások (kapacitáshiány miatt tiltott irányok, egyirányúsítások az ellentétpár megteremtése nélkül,..)
3. forgalmi torlódások, amikor a kapacitás és a forgalomnagyság jelentősen eltér egymástól.

1. Hálózati hiányosságok, egyirányúsítások



A jelen munka egyik legfontosabb célkitűzése éppen ezeknek a hiányosságoknak a feltárása, annak szemléltetése, hogy bizonyos hiányzó útszakaszoknak vagy forgalmi kapcsolatoknak „köszönhetően” merre megy a forgalom, hol okoz többletterhelést és többletfutást. Szemléletes példa erre a harmadik körút hiányzó szakasza a Csabay Géza körút és a Mindszenti körút között, ami a Nagykörúton és a külső körúton okoz többletforgalmat és a legrövidebb út helyett többletfutást is. Ugyancsak jó példa a Nyugati elkerülő hiánya a Petőfi város mögött, ami a térség lakóutcain való „átszivárgást” okozza. Ehhez hozzájárul még az Izsáki út – Vízmű u.- Könyves K. körút kimerült kapacitású jelzőlámpás

csomópontja is, melyet igyekeznek kikerülni a járművezetők.

2. Tiltott irányok, forgalomszabályozási sajátosságok

Ennek egyik beszédes példája a Nagykörúti jelzőlámpák kapacitás-hiány miatti tiltott irányai. A Nyíri út forgalmát „bevezeti” a Nyíl utcába, majd a Petőfi S. utcára, mivel a Nagykörúton tiltott a balra kanyarodás. Ezért a Széchenyi város forgalma inkább az Irinyi úton halad be a városmagba a Kápolna utcán. Forgalomszabályozási sajátosság a Mária körút –Dózsa Gy. út - Árpád körút – Petőfi S. utca kereszteződése, ahol kiegyenlítették a forgalmi irányok, a városi út a Petőfi S. utca közel azonos forgalmat visz a Nagykörúttal. Ezen a helyzeten a Nagykörút felértékelésével, vonzóvá tételével mielőbb változtatni célszerű.

Mária körút –Dózsa György. út - Árpád körút – Petőfi S. u.



Szolnoki út – Bem utca – Kuruc körút



A Nagykörút „működésképtelenségének” másik példája a Kuruc körút – Szolnoki út – Bem utca csomópontja, ahol a hiányzó balra kanyarodó mozgások miatt a Bem utcát terheli az a forgalom, ami a Kuruc körúton menne a Kuruc tér felé. A **Nagykörút ezen csomópontját is teljes értékűvé kell tenni.** Ezt szolgálja a már bemutatott „turbó” körforgalmi megoldás.



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

3. Forgalmi torlódások, hiányzó kapacitás

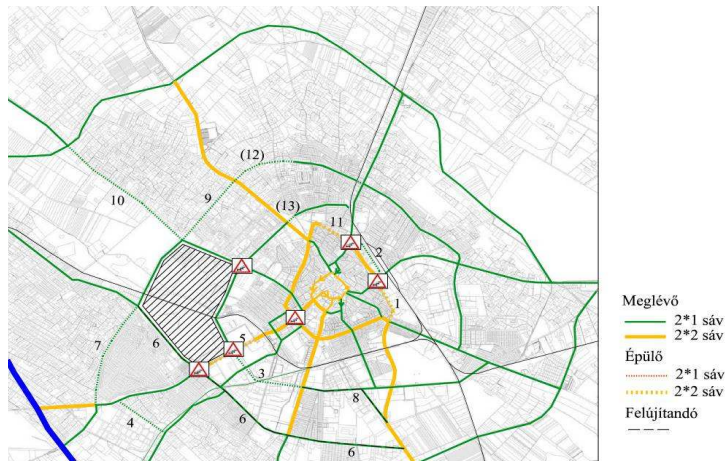
Már 2004-ben számos kimerült kapacitású csomópont volt, a forgalom növekedésével – ha nincs forgalomátrendeződés illetve hálózat-fejlesztés- természetesen tovább nő a problémás csomópontok, útszakaszok száma. Talán az Izsáki út és a Ceglédi út a legszembetűnőbb példa a kapacitáshiányos útszakaszokra. Nagyon átgondoltan kell a kapacitásfejlesztést, annak sorrendjét tervezni, hiszen a várost elkerülő gyorsforgalmi utak, illetve tehermentesítő utak megépülése igen jelentős forgalomátrendeződést eredményez, a tranzitforgalom egy részét leveszi a városi hálózatról.

Vannak olyan városszerkezeti, közúthálózati adottságok, amelyekre különösen érdemes figyelni. Az alábbi ábra mutatja, hogy vannak úgy nevezett átjárhatatlan területek a városban, amelyek határoló útjai, csomópontjai kiemelt figyelmet érdemelnek. A 2008-as forgalmi méréseink alapján egyértelműen torlódási pontokat is feltüntettük az ábrán és láthatóan három fő csomópontja is kimerült kapacitású. **Erre a területre, határoló útjaira és csomópontjaira érdemes kiemelt figyelmet fordítani a várható fejlesztésekre való tekintettel.**



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

Városszerkezeti sajátosságok-pl. átjárhatatlan terület-, forgalmi torlódások



A feltárt problémák és a modellekkel vizsgált közúthálózat fejlesztési változatok eredményeként 2 ütemre bontva kerülnek megadásra a szükséges fejlesztések. A táblázatban szereplő azonosítósámok **nem sorszámmok**, hiszen a város lehetőségei, adottságai és a költség-haszon elemzések elvégzését követően változhatnak a sorrendek. A két ütem (I. és II.) között azonban nem javasolt az átjárás, hiszen a fejlesztések sorrendiségének meghatározója az ütemek előtt felsorolt országos fejlesztések megvalósulása vagy nem megvalósulása. **Hangsúlyozzuk, hogy először a távolsági forgalom kiszorítása a cél, ehhez a lehetőségek, feltételek megteremtése, majd ezt követően lehet a belső fejlesztéseket elvégezni.** Ezért nem is szerepel a Kiskörút forgalomcsillapítása, kétirányúsítása vagy részleges „megszakítása” a táblázatban, ábrán. Az élheterőbb-lakhatóbb város közlekedési fejlesztéseinek alapfeltétele, hogy a **Településrendezési Tervben biztosítva legyen** a szükséges építési, fejlesztési terület.

A közúthálózati fejlesztésekhez további szorosan kapcsolódó közlekedési feladatok tartoznak, amelyek szintén szükségessé teszik a **Településrendezési Terv módosítását**:

- Tömegközlekedési viszonylatvezetés felülvizsgálata, a megállóhelyek átszervezése, hogy minimalizálni lehessen a gépjárművek és a járatokról leszálló utasok közötti konfliktust.
- A gyalogos-jármű konfliktusok vizsgálata és csökkentése a gyalogos útvonalak alapján
- Összefüggő, biztonságos **vonzó** kerékpárút-hálózat kiépítése
- Intermodális csomópont tervezése, a közúti-vasúti-gyalogos kapcsolatok együttes kezelése
- Parkolóhely-gazdálkodási terv készítése a létesítmények elhelyezkedése, a tényleges parkolási igény és a forgalom együttes figyelembevételével.

Munkánk során komoly nehézséget jelentett az adat és információ-hiány. A célszerű és alapos tervezés feltételei:

- A hálózati alapadatok nyilvántartása egy központi, önkormányzati adatbázisban
- Forgalmi adatok gyűjtése, rendezése és karbantartása –rendszeres legalább csúcsidőszaki forgalmi mérési terv készítése-
- Csomópontok forgalomszabályozási felülvizsgálata, a forgalmi irányok kapacitásának ellenőrzése
- Városi útbaigazító táblarendszer kialakítása

Kiemelten fontosnak ítéljük az egészségügyi problémák miatt a környezetkímélő autóbuszok alkalmazását vagy a kötöttpályás közlekedés fejlesztését - akár a kettőt együttesen- a közúti forgalom szinten tartásán vagy csökkentésén túlmenően.



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

B változat: Daimler beruházás esetén -szakaszon belüli sorrendiség a költség-haszon elemzés függvénye-

	Ütemezés	Feladatok	Megvalósulás kívánt ideje
A koncepcionális célkitűzések teljesüléséhez alapfeltételként kezelendő:			
98/2008 (III.27) számú Kögyűlési határozat 1. sz. mellékletében rögzített fel nem adható célkitűzések megtartása			
- Északi tehermentesítő út (445. sz.) megvalósulása (2010-re előrehozni)			
- Nyíri út kikötése az északi tehermentesítő útra teljesértékű csomóponttal (2010-re előrehozni)			
- Heténygyháza számára teljesértékű kapcsolat biztosítása az M5 autópályához (2010-re előrehozni)			
- Nagykörút déli szakaszának átadása a városnak, Mindszenti körút, Külső Szegedi út országos kezelésbe vétele, felújítása			
- A tervezett városi, jelentős forgalmat vonzó létesítmények közötti kapcsolatának rendezése közlekedési hatástanulmány készítése			
- A belső városrész fokozott védelme			
A gyűrűs-sugaras szerkezet -hiányzó útvonalak, kapcsolatok - kiépítése			
I. szakasz	Útvonalak:		
	Szakasz száma	Kapcsolódó csomópontok, szakaszok	
	1)	CS2)	Kuruc körút 2x2 sávós kiépítése
	2)	CS1), CS2) CS10)	Bethlen krt. "kiváltása" a vasúti terület felhasználásával Ceglédi útig
	3)	CS3)	Vízmu u. - Könyves K. körút felújítása, körütti fejlesztése (5218 j. út Sutus csp.-től az 5314 j. szakasszal a Helvéciai útig)
	4)	CS5)	Külső körút városi (vált Bajnok utca - Szent László körút) felújítása a Külső Szegedi útig
	5)	CS4) CS6)	Csabay Géza krt. - Mindszenti krt. kapcsolata (harmadik körút)
	6)	-	Homokbánya felett az Izsáki és Helvéciai utat összekötő gyűjtő út kiépítése
	7)	CS3)	Izsáki út négy nyomúsítása a nyugati körútig
	8)	CS9)	Nyíri út kiépítése a tehermentesítő útig (445. sz.)
	9)	CS5) CS6) CS7)	Külső Szegedi út - Mindszenti körút felújítása a Halasi útig
	10)	-	Nyugati elkerülő út megépítése
	11)	CS10)	Bethlen krt. négy nyomúsítása
	Csomópontok:		
	CS 1)	2)	Rákóczi út-Bethlen körút 2x2 sávós "turbó" körforgalma (2. szakasz)
	CS 2)	1)2)	Szolnoki út - Bem u.-Kuruc körút 2 sávós "turbó" körforgalma (1. és 2. szakasz)
	CS 3)	3) 4) 7)	Izsáki út-Könyves K. körút 2 sávós körforgalom
	CS 4)	5)	Izsáki út - Csabay Géza krt. 2 sávós körforgalom
	CS 5)	4) 9)	Szent László körút-Külső Szegedi út
	CS6)	5) 9)	Halasi út - Mindszenti körút 2 sávós körforgalom
	CS 7)	9)	Mindszenti krt.-Külső Szegedi út forgalmi úttá fejlesztése
	CS 8)	17)	Nyíri út - Akadémia krt. -körforgalom
	CS9)	8) 12) ?	III Béla krt. - Károly Róbert krt. - Nyíri út - körforgalom
	CS 10)	11) 2)	Ceglédi út - Bethlen krt.- városi tehermentesítő út 2 sávós turbó körforgalma
II. szakasz	A gyűrűs-sugaras szerkezet további bővítése		
	Gyűrű irányú útvonalak építése		
	12)	CS9) CS11)	Károly Róbert körút megépítése a Nyíri út és a Budai út között
	13)	-	Mikszáth körút kiépítése az Akadémia körútig, a csomópontok bővítése, kiépítése
	14)	CS11) CS12)	Nagy Lajos körút hiányzó szakaszának kiépítése (Vacs köz-Budai út)
	15)	CS12) CS13)	Vacs köz és a Ceglédi út közötti szakasz felújítása
	Sugarirányú útvonalak bővítése:		
	16)	CS 13)	Ceglédi út négy nyomúsítása a Mátyás király krt.-ig
	17)	CS8) CS9)	Nyíri út négy nyomúsítása az Akadémia körútig
	Csomópontok:		
	CS11)	12) 14)	Királyok körúta - Budai út 2 sávós körforgalma
	CS12)	14) 15)	Nagy Lajos körút - Vacs köz körforgalma
	CS 13)	15) 16)	Ceglédi út - Nagy Lajos körút közút-vasút csomópontja
	CS 14)	-	Mindszenti krt. - Klébersberg Kúnó csomópontjának körforgalom építése
	CS 15)	-	Mindszenti krt. - 5. sz.főút körforgalom építése
Az I. és II. ütem alatt épül ki a kerékpárút-hálózat			
Az I. és II. ütem alatt a Kiskörút forgalmának csökkentése érdekében forgalomcsillapítás			

Jelölések (háttér):

Dólt, zöld felírat

?

Országos közutat érintő fejlesztés / Magyar Közút beruházása az alapfeltételeknél

Országos közutat érintő fejlesztés / Magyar Közút beruházása

CS8 és CS9 csomópontok kiépítésénél a tervezésnél biztosítani kell a kétvossá alakítás lehetőségét



Kecskemét városfejlesztési céljait alapul véve a 2005. évi közlekedésfejlesztési koncepció aktualizálása kiemelt figyelemmel a városközpont „kiterjesztésére”, a Rákóczi út revitalizálására.

Kecskemét
Szükséges fejlesztések I, II szakasz

