

KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ, TERÜLETFELHASZNÁLÁS

TÖMEGKÖZLEKEDÉS

Tömegközlekedési koncepciókban a Széchenyi téri buszpályaudvar elkülönítését javasoljuk, illetve a busz tömegközlekedés kiállítását a belvárosi, forgalmcsillapított, gyalogos-kerékpáros zóna területéről. Bár a kísérleti, elektromos üzemű buszok környezeti terhelése jóval kisebb, a belvárosban szabadon mozgó gyalogos-kerékpáros forgalommal közös területen történő vezetésüket nem javasoljuk.

Mivel azonban a gyalogos közlekedés fejlesztése és a gépjárműforgalom leépítése mindig a tömegközlekedés fejlesztését kívánja meg, ennek alternatívájaként egy kötőpályás villamos vonal kiépítését támogatjuk. A tervezett villamos vonal a vasúti-, valamint az elkülönített autóbusz-pályaudvar és a GAMF térségét kötheti össze, ÉK-DNY-i irányban átszelve a várost, közben belülről - részben a mai Kiskörút vonalán - érintve a körúton belüli területet. Mivel ezen a belvárosi területen nincsenek komoly távolságok, úgy gondoljuk, hogy ez a villamos vonal elegendő lenne a belvárosi tömegközlekedési igények lefedésére.

Ezzel együtt azt is javasoljuk, hogy a belvárosi terület határát, illetve a Kiskörutat érintő buszokat hosszabb távon - főbb nyugat-európai város mintájára - környezetbarát, elektromos üzemű buszokra cseréljék, hiszen a gyalogos-kerékpáros terület és a Kiskörút körül elhelyezett parkolók közti nagy, a Kiskörutat átlépő gyalogforgalomra lehet számítani.

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A város meglévő kerékpár-hálózata a fő járműközlekedési útvonalakat követi, így követi az úthálózat sugaras szerkezetét. Célzatuk a jövőben ennek a hálózatnak a sugárirányú bővítése, ami jelenleg csak a város nyugati részén megoldott. Tehát a jelenlegi kerékpárhálózat meglehetősen heterogén, féltudatos, alapvetően biztonságosan a K-i városrészek átkötése.

Tervünkben a belvárosi magot gyalogos és kerékpáros övezetként kezeljük, ahol nincs szükség külön kerékpárutak kijelölésére. Rendkívül fontos a meglévő kerékpár-hálózat beépítése ebbe a belső magba, ami alapvetően hiányzik és nagyon sok veszélyt rejt magában. Ennek a területnek a kapcsolódása a Nagykörúttal, illetve a belvárosban kívüli első kerékpárhálózattal a Kápolna utcán, a Mária utcán, a Bajcsy-Zsilinszky Endre utcán és a Rákóczi úton valósulhat meg.

A Kiskörút megakadályozása lehetővé teszi egy a belvárosi „Vasútkerttel”, a vasúti- és autóbusz-pályaudvarokkal összekötő, így a hiányzó ÉK-DNY-i irányú - a fő tömegközlekedési tengelyhez kapcsolódó - biztonságos gyalogos-kerékpáros tengely kialakítását.

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Kecskemét belvárosának forgalmi átalakulása valószínűleg nem valósulhat meg zökkenőmentesen, mert a változás mindig valamilyen érdeklődéssel jár együtt. A forgalomcsillapított, gyalogos-kerékpáros belvárosi zóna, vagyis az élethűbb, kellemesebb belvárosi mag létrejöttének azonban feltétele a gondolkodásmód megváltoztatása, az hogy a gépjárművezetők tudomásul vegyék „háttérbe kerülésüket”.

Tervünk szerint az új vonalvezetésű Kiskörút által határolt terület szinte teljes egészében forgalomcsillapított, gyalogos-kerékpáros dominanciájú zóna lenne, ahova gépkocsiforgalom csak behajtási engedéllyel rendelkező célforgalomként hajthatna be. Behajtási engedélyhez az ebben a zónában lakók, dolgozók és a nap bizonyos szakaszaiban az üzletek árufelállítását végzők juthatnának. Az engedélyezett gépjárműforgalom is csak a zóna bizonyos területein, kiemelt, díszburkolattal ellátott utcáin, 30 km/h maximális sebesség mellett bonyolódhatna. A gyalogosok és kerékpárosok zóna a kávéterei, parkjait, sétálóutcáit, promenádáit szabadon használhatják, megteremtve ezzel a kulturált, nyugodt belvárosi élet lehetőségét.

A Kiskörút megszakításával lehet biztosítani a Rákóczi úti gyalogos promenádát és a Szabadság téri park közvetlenebb kapcsolatát.

A belvárosi zónában a megújuló Széchenyi tértől a Bocskai úti új beépítésig (Széchenyi tér - Lorak passzáz - Luther passzáz - Zsinagoga tömb belső udvara - Fényes Adolf háza az át a Bocskai úti tömbig) egy folyamatos, meglévő és újonnan megnyitott tömbbelsőként átvitt gyalogos tengely jöhet létre.

A Nagykörúti út Centrum áruháza melletti szakaszának megújításával egy kellemesebb, nyugodtabb gyalogos tengely jön létre a Piac és a Belváros között.

A Gáspár András Krt. és a Dobó István Krt. közötti körforgalom csomópontnál a gyalogos aluljáró kialakítását nem javasoljuk, helyette esetleg a körforgalom átalakítása elképzelhető. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a felszín alatti átközelkedési lehetőségek (aluljárók) kiépítése esetén is az emberek inkább - még ha ez szabálytalan is - a felszíni átutazást választják.

AUTÓS KÖZLEKEDÉS

Mivel a Kiskörút jelenleg is túlterhelt, nincs többet kapacitása ezért fontos elvágni, hogy az autósok (elsősorban az ámenő forgalom) a Nagykörutat részesítsék előnyben, ezzel biztosítva a forgalom egyenletesebb eloszlását. Ez egyrészt a Nagykörúti vonzóbb tételével, forgalmi adottságainak javításával, illetve a Kiskörút jelenlegi „túl vonzó” forgalmi adottságainak tudatos korlátozásával lehetséges.

Ezért tervünkben javasoljuk a Kiskörút - városi szándékának megfelelő - mainál hosszabb nyomvonalra terelését, a lehető legjobb helyen történő kétféleképp, és - a belváros és környezetének gyalogos-kerékpáros kapcsolatát erősítő - helyenkénti megszakítását. A zömében kétféleképp Kiskörút lehetővé teszi, hogy a belvárosba érkezők viszonylag gyorsan elgöngyhassák a belvárosi újonnan az irányban, és megoldja a „feleleges” meglejt plusz útvonalat, és az ebből fakadó környezeti károk problémáját.

Tervünkben a belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna területére a behajtás csak engedéllyel, az itt lakók, itt dolgozók, illetve a nap bizonyos szakaszaiban árufelállítás számára lehetséges. Ez alól csak a Széchenyi téri és a Katona József téri új felszín alatti parkolók és a Deák téri Kulturális és Konferencia Központ térszíni parkolóinak megközelítése kivétel. Ez természetesen a többi belvárosba érkező autós számára új, belvárosi parkolók kialakítását teszi szükségessé.

PARKOLÁS

A városmag védelmének igénye, és a gépkocsiforgalom elől a területre való kiállítás miatt a belváros határán új parkolókat kell létesíteni. A közlekedési koncepció 10 lehetséges helyszínt jelöl meg a Kiskörút és a Nagykörút közötti területen. Praktikus okokból - mivel az emberek nem hajlandók túl sokat gyalogni, és mindig a legközelebbi megálló lehetőségét keresik - mi ezek közül a Kiskörúthoz közelebbi helyszíneket (Latabár tér, Piac, Kiskert tér és Rákóczi út - Moz) tartjuk jobb megoldásnak. Ezen kívül pedig javasoljuk a Kiskörúttól közvetlenül elérhető két megújuló köztér (Széchenyi tér, Katona József tér) alatti mélygarázs kialakítását. A Katona József téri mélygarázst a jelenlegi - a színház közvetlen közelében teljesen méltatlanul működő - benzinkút kiépítésével lehetne megoldani. Ez a felszín alatti parkoló a színházba gépkocsival érkező főmeg miatt is fontos lehet.

Természetesen a közlekedési koncepcióban szereplő többi - elsősorban felszín alatti - parkoló megvalósulása is örvendetes volna, hiszen így további területek nyerhetők parkok és zöldfelületek részére, a nagyszámú, aszfaltozott parkolóhely rovására.

KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK ÉS TERVEZETT PARKOLÓK M=1:5000



JELMAGYARÁZAT

- épület
- gyalogos-kerékpáros zóna
- tervezett új parkoló
- villamos útvonala
- tömbbelső megnyitásával kialakuló gyalogos tengely
- városmag fő gyalogos kapcsolódásai
- városmag kerékpáros kapcsolódásai a meglévő kerékpár hálózathoz



TERÜLETFELHASZNÁLÁSI ÉS KÖZLEKEDÉSI TERV M=1:2000



JELMAGYARÁZAT

- műemléki épület
- helyi védett épület
- épület
- meglévő zöldfelület
- tervezett/megújuló zöldfelület
- meglévő fa
- tervezett fa
- vízfelület
- térburkolat _világosszürke
- térburkolat _sötétszürke
- új beépítés/funkcióváltás, felújítás
- villamos útvonala
- kétféleképp gépjármű forgalom
- egyirányú gépjármű forgalom