

Szent István Egyetem

Ybl Miklós Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési
lehetőségei

Belső konzulens: Dr Macsinka Klára

Külső konzulens: Pinkóczi Attila

Bódy Tamás

2016

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	4
2. A település térségi szerepe.....	5
2.1 A település ismertetése.....	6
2.2 A település megközelíthetősége.....	9
2.2.1 Országos hálózati kapcsolatok.....	10
2.2.1.1 Országos úthálózati kapcsolat	11
2.2.1.2 Országos vasúthálózati kapcsolat	13
2.2.1.3 Egyéb közlekedéshálózati kapcsolatok	14
2.2.2 Külterületi hálózat közelmúltbéli fejlesztései.....	14
3 Helyzetfeltárás	17
3.1 A hálózat ismertetése	17
3.1.1 Városi közúti közúthálózat	17
3.1.2 Fontosabb utcák ismertetése	19
3.1.3 Forgalomtechnika	22
3.1.4 Közlekedésbiztonság	22
3.2 Parkolás.....	23
3.3 Közösségi közlekedés	24
3.3.1 Vasúti forgalom.....	24
3.3.2 Autóbusz közlekedés.....	26
3.3.2.1 Helyközi közlekedés	26
3.3.2.2 Helyi közlekedés.....	27
3.4 Kerékpáros közlekedés.....	28
3.5 Gyalogos közlekedés	30
4 Tervelőzmények/Területfejlesztési dokumentációk elemzése	31
4.1 Országos területrendezési terv (Otrt).....	31
4.2 Csongrád megyei rendezési terv	32
4.3 Integrált Településfejlesztési stratégia (ITS).....	33
4.4 Település szerkezeti terv (TSZT)	33
5 Fejlesztési javaslatok	36
5.1 Település megközelíthetőségének fejlesztése.....	36
5.1.1 Országos közúthálózati kapcsolatok fejlesztése.....	36

5.1.2	Országos vasúthálózati kapcsolatok fejlesztése	38
5.2	Belterületi közlekedési hálózat fejlesztése	40
5.2.1	Fő utca – Vasút utca kereszteződés átalakítás.....	40
5.2.2	Fő utca – Zsinór utca kereszteződés átalakítás.....	42
5.2.3	Piroska János tér (Piac tér) forgalomcsillapítása.....	44
5.3	Városi parkolás fejlesztése	46
5.3.1	Városi temető meglévő parkolójának (P+R) rendezése	46
5.3.2	Csongrád vasútállomás parkoló kialakítás	47
5.4	Gyalogos hálózat fejlesztése.....	48
5.4.1	Fő utca gyalogátkelőinek forgalomcsillapítása	48
5.5	Kerékpáros hálózat fejlesztése.....	51
6	Összefoglalás.....	52
7	Felhasznált irodalom	54

1. Bevezetés

Szakdolgozatom témájaként, Csongrád város közlekedési hálózatának elemzését, illetve annak fejlesztési lehetőségeinek feltárását választottam.

A Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Karának Infrastruktúramérnök szakos hallgatójaként jelen tanulmányomat Csongrád városról írom, melyben feltárom annak közlekedési mechanizmusait. Figyelmet fordítok a város kapcsolatára térségi környezetével, valamint belső egységeinek egymásra hatására, a forgalom mindennapi alakulásának tekintetében. Bemutatom hálózatának és létesítményeinek jelen állapotát

Kezdeti célomul azt tűztem ki, hogy a város közlekedésének jelen állapotáról átfogó képet alkossak, illetve annak fejlesztéséhez olyan ötletekkel járuljak hozzá, melyekkel a város közlekedése modernebbé, gördülékenyebbé válhatna.

Szakdolgozatom elkészítése közben feltárultak számomra a hálózati infrastruktúra olyan elemei, melyek kialakítása működése idejétmúlt vagy éppen konfliktusokat teremt, ezzel igazolást nyertek fejlesztési szándékaim fontossága.

A munka elvégzéséhez a városi mérnökségről kapott előzetes információkat (tanulmányokat/térképeket) használtam, illetve az Interneten található más adatokat.

A témaválasztás indoklása

Az elmúlt 25 évben, sokat változó magyar közlekedéskultúra nem csak a nagyobb zsúfoltabbá váló városokban fejtette ki hatásait, hanem egyre inkább a kisebb településeken is. A megnövekedett motorizált forgalom, egyre több és összetettebb forgalomtechnikai tervezést, előrelátást igényel.

Elsősorban azért választottam ezt a várost témámnak, mivel 1993-tól kezdve ottani lakos vagyok. Az elmúlt 23 évben saját magam követhettem nyomon a város fejlődését, közlekedési hálózatának fejlesztési tendenciáit. Az évek előrehaladtával egyre több, tanulmányaim révén kíváncsivá váltam milyen különbségek figyelhetők meg a nagy- és kisvárosok fejlesztési ráfordításai között.

Csongrád szerepét feltárva az országos közlekedési infrastruktúrában arra ösztönzött, hogy szakdolgozatom fejlesztési javaslataival modernizáljam, ezzel együtt megmutassam a településben rejlő potenciálokat.

2. A település térségi szerepe

Magyarország délkeleti területén, a Nagyalföld déli részén található Csongrád megye. Átlagos nagyságú megye, mely közel 60 települést foglal magába. Területe 4,3 ezer km², melyen 2007-es adatok szerint mintegy 423 ezer fő él. népsűrűsége 99 fő /km² mely az országos átlag alatt van (108fő/km²).

Megyeszékhelye Szeged, mely a Délalföld legnagyobb városa. Déli szakasza országhatár melyen két országgal is határos, Szerbiával és Romániával egyaránt, ami nagy forgalmat jelent. A megye északi részén, a Tisza és a Hármas körös találkozásánál terül el Csongrád.



(Csongrád megye elhelyezkedése)

2.1. A település ismertetése

A város jelenleg két nagyobb egységből tevődik össze. Csongrád és Bokros immár több mint 50 éve alkot közigazgatási egységet, miután Bokros népességének alakulása miatt elvesztette önálló települési mivoltát.

Bokros, az 1950-es években faluvá fejlődött tanyaközpont szabályos szerkezetet mutat, központi parkja körül található a település közintézményei, majd sugár irányban helyezkednek el kertgazdaságok és főlíásátrak.

Csongrád külső területe, a mezőgazdaságra használt területekkel együtt 17395 hektár. Közigazgatási területéből 16337 hektár, központi, zárt kertes területe 965 hektár. Csongrád-Bokros területe további 83 hektár (a várostól mintegy 11 kilométerre).



(Csongrád város és külterülete)

A legutóbbi népszámlálás adatai alapján a város lélekszáma 16648 fő, Bokroson 426. A külterületeken további 1713 fő él. A települést elszórtan tanya ingatlanok veszik körül. Belterületi népsűrűsége éppen eléri az Országos Területrendezési Terv szerinti városiasnak minősülő népsűrűséget, mely 16 fő/ha jelenleg.

A város jellemzően mezőgazdaságra berendezkedett település, fő termények a búza, kukorica, napraforgó, burgonya. Híres jó szőlő termő területeiről.

Térségi szerep

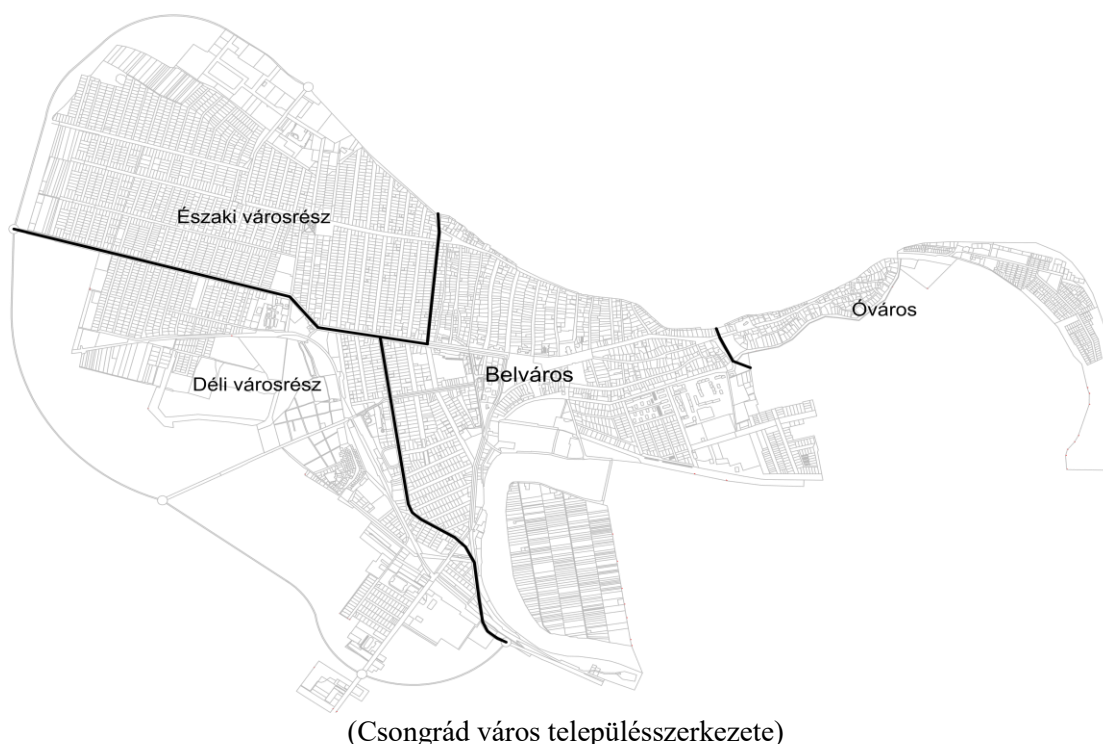
Csongrád térségében nem jelentős, azonban pár adottsága regionális szerepet jelent. Oktatási szemszögből a város keresett, főként három középiskolája miatt (Batsányi János Gimnázium, Bársony István Szakközépiskola, Csongrádi Gimnázium Sággy Mihály tagintézmény), ahol a térség fiatalságának meghatározó részét oktatják. Nem mellékesen Csongrád kulturális és turisztikai vonzereje is számottevő. A nyári időszakban a Körös-Torok üdülőtérület igen nagy vonzáskörzetből vonzza a nyaralni, pihenni vágyókat, mely hatással van a város forgalmi terhelésére is. Mindezeket figyelembe véve a kívülről érkező forgalom számottevő.

Településszerkezet

Csongrádra jellemző a középvárosi modell, alföldi mezőváros jelleg. Az eredeti település, az Óváros rész és a Körös-Torok volt, mely kezdetben egy halászfalu szerepét töltötte be. Később, ahogy a népesség növekedett és szükségessé vált a bővülés, a Tisza medre mentén, észak felé terjeszkedett a város.

A folyószabályozások és a gátrendszer kiépítésével igen gazdag és beépíthető terület jött létre. A gondos előrelátásnak és tervezésnek köszönhetően, az új városközpont, valamint a további háztömb beépítések egy rendezett, sakktábla városszerkezetet hoztak létre, széles utcákkal, tágas zöld felületekkel. Ezen előrelátás teszi lehetővé manapság, hogy a település belső hálózata, és annak elemei jól megférnek, a nagy zöldfelületek mellett melyek kellemes hangulatot adnak a város jellegének.

A település mai szerkezete négy elkülöníthető egységből épül fel. Ezek a Belváros, Északi városrész, Déli városrész valamint az Óváros.



Belváros

A Belvárost nyugati irányból a Zsinór utca, Dob utca, Kereszt utca határolják, míg keleti oldalról a Bökény Alj út választja el az Óvárostól városrésztől. Fontos városi funkciókat foglal magába, többek közt boltokat, irodákat és közintézményeket. Itt található többek között a Városháza, a Gyógy- és Strandfürdő, a Rendőrség épülete, illetve a Batsányi János Gimnázium is.

A város kialakítása miatt a belvárosi forgalom igen számottevő, forgalomcsillapító hatás egyetlen egy helyen figyelhető meg, mégpedig a Városháza előtti útszakaszon mely 30km/h forgalomkorlátozást, valamint megkülönböztető útburkolati szerkezetet kapott.

Északi városrész

Ezen városrészt a Belvárostól a Zsinór utca valamint déli oldalát a Fő utca és a Széchenyi utca határolja le. Területén jellemzően magánkertes ingatlanok találhatók, azonban itt foglal helyet a városi piac valamint a Szent József templom és a Piroska városi Általános Iskola is. Északi területén a város Ipari Parkja mely Csongrád Kistérség ipari központja.

Déli városrész

A déli városrészre, az északihoz hasonlóan magánkertes ingatlanok jellemzőek, de itt halad át a várost érintő vasútvonal, valamint a város két megállója. Ezen a területen található továbbá a városi temető illetve a település két áruháza (Penny Market, Lidl).

Külterületi részek

A város körül elszórtan tanya gazdaságok találhatóak. Többnyire mezőgazdasági földterületek, de nagy területen szőlőtermesztést is végeznek a lakosok.

2.2. A település megközelíthetősége

A város közlekedés szempontjából igen meghatározó területen fekszik. Mind a regionális mind pedig a belterületi közlekedési lehetőségei is jók.

Csongrád a fővárostól mintegy 140 km-re található, Szegedtől pedig körülbelül 60 km-re fekszik. A legközelebbi város, Szentes a Tisza folyó túlsó partján, 12 km-re található.

A jó adottságokat főként a nagyszámú külterületi utak jelentik melyek összeköttetést jelentenek a környék kisebb nagyobb településeivel. Megfigyelhetők a térség jól elkülönülő főbb haladási irányai melyekből egy kiemelten a városon illetve annak külterületein halad át.

Kiemelném kapcsolatát, a 451 számú másodrendű főút révén, Kiskunfélegyházával, Szentessel, Kunszentmártonnal, Hódmezővásárhellyel, illetve közvetetten Kecskeméttel, Orosházával és Szegeddel. Több olyan sokak által kedvelt útvonal vezet keresztül a városon és külterületein, melyek napi szinten nagy forgalmat bonyolítanak, ezzel változatos gépjármű forgalmat teremtve. (út vasút)

Főként az teszi vonzóvá a többtengelyes, nehézgépjármű forgalom számára, hogy jelenleg a város környezetében nincs nagyobb súlykorlátozás érvényben. Ez alól egyedüli kivételt jelent a 4513-as számú út Csépa felé vezető szakaszán ahol 7,5 tonnás korlátozás van érvényben. Érthető tekintetbe véve, hogy az egyetlen átkelési lehetőséget a Tisza folyón a ponton híd jelenti, melyen szerkezetéből adódóan súlykorlátozás van érvényben.

A város belterületi közlekedését nagyban befolyásolják a Volán busz társaság térségi, valamint regionális járatai, melyek nagy rendszerességgel veszik igénybe a város belterületi útjait.

2.1.1 Országos hálózati kapcsolatok

A város több, a térségben nagy forgalmat bonyolító külterületi útszakasszal áll kapcsolatban, melyek napi szinten biztosítják a személyi és áruszállítást egyaránt. Értendő ez alatt a nap, mint nap ingázó lakosságot, valamint a napi szintű áru szállítást, mely a boltok és üzemek ellátását biztosítja.

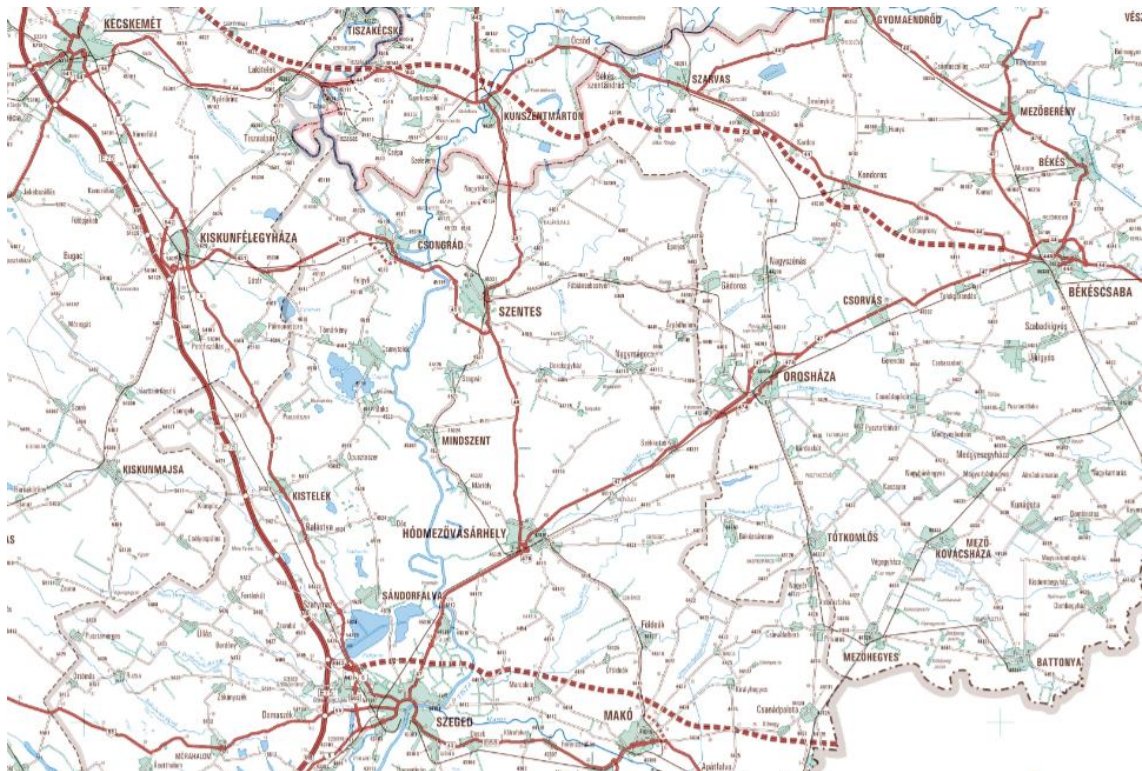


(Megyei hálózati kapcsolatok)

A település térbeli elhelyezkedése leginkább az M5 autópálya menti **Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét** tengelyhez kapcsolódik. A nyugat – kelet irányú, 42,3 kilométer hosszú 451. számú II. rendű főút köti össze e tengellyel, melynek csomópontja a mintegy 26 km-re található a várostól. Meg kell említeni továbbá a **Kecskemét – Békéscsaba** tengelyt, melyet a 44-es elsőrendű főút nyomvonala jelöl, illetve a **Szeged – Hódmezővásárhely – Orosháza – Békéscsaba** tengelyt, mely a 47-es elsőrendű főút nyomvonalán található.

Megfigyelve e haladási irányok elhelyezkedését egy háromszöget kapunk, s ennek a belsejében található Csongrád. A város térségi szerepét mi sem mutatja jobban, minthogy az előbb említett lehatárolt terület két fő úthálózati egységével, a 45-ös főúttal közvetve és a 451-es másodrendű főúttal közvetlenül is kapcsolódik.

2.2.1.1 Országos úthálózati kapcsolatok



(Csongrád város térségi kapcsolatai)

Országos főutak közvetett kapcsolata a várossal

- Az M5 jelzésű autópálya
- Az 5ös főút
- 44-es elsőrendű főút
- 45-ös elsőrendű főút
- 47-es elsőrendű főút

Országos főút közvetlen kapcsolata a várossal.

- 451-es út másodrendű főút

Országos mellékút közvetlen kapcsolatok

- 4502.sz. út Csongrád – Tiszaalpár összekötő út
- 4513.sz. út Csongrád – Csépa összekötő út (pontonhídon át)
- 4517.sz. út Csongrád- Gátér összekötő út
- 4519.sz. út Csongrád – Szeged összekötő út (Ópusztaszeren át)

Az **M5-ös** autópálya (K.I.A) északi irányból, Budapestet délkeletre haladva Kecskeméten és Szegeden keresztül köti össze a Röszei határátkelővel. Teljes hosszában, ami 173,8 km, aszfaltburkolatú kopóréteggel van ellátva. A pályaszerkezete teljes hosszában 2x2 sávós, közbelső elválasztó sövényvel.

5-ös számú I. rendű főút (K.III.B), mely 185,3 km hosszú nyomvonallal rendelkezik, az egyik legrégebbi közlekedési irány az Alföldön. Az M5-ös autópálya kiépítése előtt ugyan azt az irányt biztosította, Budapestet és a Röszei határátkelőt köti össze, Szeged és Kecskemét érintésével. Az útszakasz igen kihasznált személyi illetve áruszállítás szempontjából, azonban az autópálya átadása óta átlagos napi forgalma fokozatosan csökken.

Pályaszerkezete jellemzően kétszer egy forgalmi sávú mely 7 méter szélességű. Teljes hosszában aszfaltburkolatú kopóréteggel van ellátva.

451. számú másodrendű főút (K.IV.A) pályaszerkezete kétszer egy forgalmi sávós, burkolata aszfalt kopóréteg. A forgalmi sávok átlagos szélessége 3,75 méter, teljes nyomvonala 42,4 km. Csongrád vonatkozásában elősegíti a környékbeli települések között a szabad, zökkenőmentes közlekedést, így átmenő és célforgalmat is biztosítva a városnak. Továbbá Budapest és Csongrád környezetét köti össze. (Egykori kiépítésének fő oka Csongrád megye északi részének és Budapest közlekedési kapcsolatainak javítása volt.)

A főút hosszában szelte ketté a várost így a legnagyobb belterületi gyűjtőútként funkcionált. Ez némileg változott a 2009-ben, a városon kívül létesített elkerülő út miatt, azonban a város közlekedésében továbbra is a legnagyobb gyűjtőútja.

4502-es összekötő út (K.V.A), kétszer egy sávós, aszfaltburkolatú útszakasz, jellemzően 7 méter burkolatszélességgel, mely Csongrádot és Bokrost köti össze közvetlenül. Bokroson keresztül haladva a 4501-es összekötő út révén teremt kapcsolatot Tiszaalpárral.

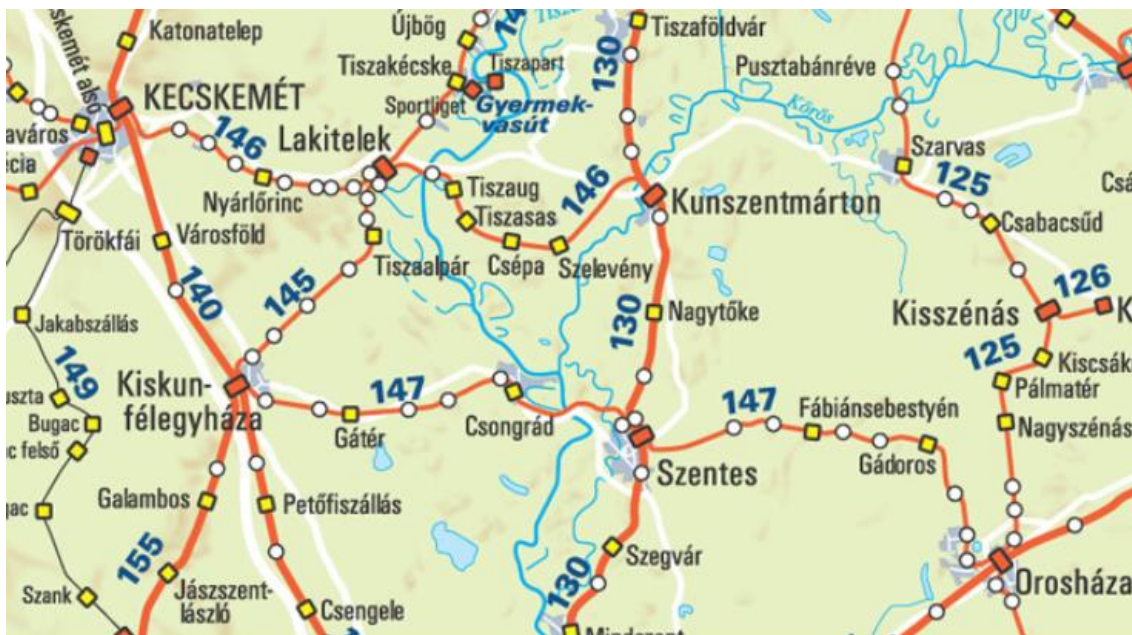
4513-as összekötő út (K.V.A), egy két sávós, aszfaltburkolatú útszakasz, jellemzően 6 méter burkolatszélességgel, mely Csépa és Csongrád között biztosít kapcsolatot pontonhídon keresztül a Tiszán át. Téli jégzajlások alkalmával a híd üzemét komp váltja fel mely nagyban csökkenti a szakasz forgalomáteresztő keresztmetszetét.

4517-es számú összekötő út (K.VIII.B), egy két sávós, aszfaltburkolatú útszakasz, jellemzően 6 méter burkolatszélességgel, mely Csongrádot elhagyva a közúthálózati rendszerben Pálmonostora felé biztosít összeköttetést.

4519-es számú összekötő út (K.V.A), a települést közvetlenül a megyeszékhellyel, Szegeddel köti össze. Ezen közúthálózati elem a külterületeken kétszer egy forgalmi sávós, aszfaltburkolatú útszakasz, jellemzően 3,25 forgalmi sáv szélességgel, mely Szeged városhatárt elérve kétszer kétsávossá szélesülve a Csongrádi sugárútként a nagyváros egyik fő belterületi útjává válik.

2.2.1.2 Országos vasúthálózati kapcsolat

A város vasúton is megközelíthető, területén jelenleg egy vasútvonal halad át. A 79 km hosszú 147-es jelzésű Kiskunfélegyháza – Szentest – Orosháza mellékvonal. Csongrádot és Szentest a Tisza folyón keresztül köti össze a Tisza hídon át.



(Országos vasúthálózati kapcsolatok)

A város területén belül két megálló található, a Csongrád vasútállomás, valamint Csongrád Alsó megálló. A járás területéhez tartozik továbbá még két megálló melyek a várostól keletre helyezkednek el. A két megálló Kónyaszék és Kettőshalom Kiskunfélegyháza irányába.

A pályaszakasz állapotából kifolyólag a rajta haladó szerelvényekre 50km/h sebességhatár betartása vonatkozik. A vonal szerkezete 48kg/m rendszerű, melyet a 80-as években kezdtek kiépíteni az előző 38kg/m-es helyett.

A menetrendszerű járatok a várost óránként egyszer érintik. Váltott irányba, minden páros órában Kiskunfélegyháza felől, míg páratlan órákban Szentes irányából. A használatban lévő szerelvények főként Bzmot típusú, dízelüzemű motorkocsik.

2.2.1.3 Egyéb közlekedéshálózati kapcsolatok

Vízi közlekedés

A város két kikötővel rendelkezik, egy személyi forgalmú és egy közforgalmú kikötővel. A legészakiabb ponton található személykikötő, a pontonhíd, komp általi kiváltásának helye téli jégzajlások idején. A második, közforgalmú kikötőhely pedig a Körös – Torok üdülőterület sport és horgász kikötője. A további kikötőről a város partvonala mentén nincs tudomásom.

Légi közlekedés

Csongrád nem rendelkezik közforgalmú repülőtérrel. A legközelebbi leszálló hely, a Szentestől délre, 5km-re található Szentesi repülőtér mely mezőgazdasági és sport célokat szolgál. Itt található a magyarországi hét mentőhelikopter állomás egyike.

2.2.2 Külső területi hálózat közelmúltbéli fejlesztései, felújításai

Csongrád elhelyezkedése és térségével való kapcsolata igen jelentős. Mint arról már előzőekben beszéltem, meghatározó szerepet tölt be az M5 autópálya közelsége miatt. Ez a szerep persze a magyar autópálya és közúthálózat fejlődése által idővel csökkenhet azonban jelenleg még fontos térségi csomópont. Forgalmát nagyban befolyásolja tehát a 451-es főút M5-ös autópálya kapcsolatával. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a város gerincét alkotó utcák valójában a 451-es főút részei úgy, mint a Fő utca, Vasút utca és a Széchenyi utca. Tehát a közúti forgalom a városban nagyban befolyásolt a környező településekről érkező áthaladó forgalom által.

Fejlesztések:

Csongrádi elkerülő út

A 451-es főút igen nagy teher és személyi forgalmat jelentett mindig is a település számára. A városban megszokott volt a több tengelyes nehézgépjárművek látványa nap, mint nap, ami több okból is problémát jelentett a városban élőknek.

Elsősorban a belterületi utak szerkezete nem erre a nehézgépjármű forgalomra lett tervezve, így a terheléstől sérültek az útszerkezetek. Több útszakaszon főleg a Fő utca – Vasút utca kereszteződésében volt észlelhető erős nyomvályúsodás, mely a túlzott terhelés következménye volt. További problémát jelentett a zaj szennyezés, valamint a levegőminőség, ami szintén nem volt kielégítő.

Ennek okán 2009-ben egy elkerülő útszakaszt építettek ki, mely levéve a forgalom terhet a város belsejéről, annak külterületén vezeti el. Az elkerülő út mind két vége körforgalomban csatlakozik a már meglévő útpályához. A várostól északra lévő körforgalomba a Széchenyi útba torkollik a 22+242, míg a déli –keleti oldalon a Kolozsvári utcával van kapcsolatban, a 26+904 számú szelvényben. Két további körforgalom is kialakításra került, a **4513** és **4517-es** utak keresztezésében, a 24+243-as szelvényben és **4519** jelzésű útkereszteződésben, a 24+275-ös szelvényben. Az útszakaszt 2010 decemberében adták át a forgalom számára.

Hatása érezhető a város forgalmának alakulásában átadása óta.

Pozitívumai:

Csökken a nehézgépjármű forgalom a belterületeken ezzel együtt csökkent a zaj és légszennyezettség is. Csökkent továbbá a belterületi utak szerkezetbeli terhelése is, melyet a több tonnás nehézgépjárművek okoztak. Rendeződött a forgalom, kevesebb a közlekedési fennakadások és balesetek száma.

Negatívumai:

A csökkent áthaladó forgalom gazdasági szempontból negatívan érintheti a várost és kereskedelmi egységeit, hiszen a kevesebb áthaladó forgalom csökkentette az alkalmoszerű vásárlási, vagy turisztikai érdeklődés mértékét.

Felújítások:

Szentes – Csongrád közúti híd felújítás

A település környezetében az egyetlen állandó tiszai átkelést jelentő műtárgy a Tiszai közúti híd. Az országos úthálózat 451. sz. II főútja révén köti össze a várost, a mintegy 13,2 km-re elhelyezkedő Szentessel. A jelenlegi hídszerkezetet 1981 novemberében adták át, felváltva a közúti – vasúti híd elődjét.

Az új híd feszített vasbeton szerkezetű, mely elsők között épült meg a Tiszán ilyen technológiával. A három nyílású mederhíd legnagyobb támaszköze 90 méter, teljes pályaszerkezete 495,2 méter. Pályaszerkezete kétszer egy aszfaltburkolatú forgalmi sáv, valamint két oldalán egy-egy méternyi közlekedő szakasz. Átlagos szélessége 8,20 méter.

Felújítására 2008 és 2009 között került sor, elsősorban a pályaszerkezet hibái, valamint a hídszerkezet korróziója miatt. A felújítás több szakaszra bontották, de teljesen sosem zárták le a közlekedést, mindössze fél pályára szűkítették. A felújítás azonban nem járt fejlesztésekkel, a térségi kerékpárút hálózat hídon átvezető szakaszának nem hoztak létre külön kerékpárút szerkezetet sem kerékpársávot. Az átkelés nincs megoldva továbbá az árvízvédelmi töltéseken lévő kerékpárutak valamint a hídpályára vezető útszakaszokon sem. A jelenlegi kialakítás igen balesetveszélyes, rendszeresen alakulnak ki konfliktushelyzetek.

A jövőbeli külterületi fejlesztések tervezésekor ezt a konfliktushelyzetet meg kell szüntetni.

3. Helyzetfeltárás

A gépjárművek számának növekedése az elmúlt 60 évben rohamos tendenciát vett az országban. Míg 1955-ben még alig több mint 135 ezer gépjárműről beszélhettünk addig mára valamivel több, mint 3760 ezret tartanak nyilván és a számadatok évről évre növekednek. Ez a növekedés több mint 27,7-szeres növekedést jelent. Ez a tény nem csak a nagyvárosok közlekedési hálózatait terheli le, de ugyan úgy hat a kisebb városokra is, mint Csongrád.

A város belső közlekedését napi szinten befolyásolja az ingázók utazási szokása. Tekintetbe véve, hogy a megye egyik legfontosabb közlekedő útja, a 451. számú másodrendű főút mentén fekszik, a város belső hálózatának kihasználtságához az áthaladó forgalmat is figyelembe kell venni.

A napi szintű ingázás megfigyelhetően, a környező nagyobb városokba történő bejárás jellemző. Fő célállomások Szentes valamint Szeged, jellemzően tömegközlekedéssel melyet a Volán busz társaság járatai biztosítanak, azonban a személygépjárművek és kisebb távolságokban a kerékpáros közlekedés is említésre méltó.

A település belső közlekedési hálózata igen kedvező. Ez az előzőleg már említett, rendezett, sakktábla szerű városszerkezetnek köszönhető. Az előrelátó várostervezésnek hála a várost tágas utcák, nagy zöld felületek, ennek köszönhetően kellemes légkör jellemzi, azonban a fokozott gépjárműforgalom ezen hálózat képességeit is kezdi meghaladni.

3.1 A hálózat ismertetése

A város infrastruktúráját több közlekedési forma együttes és egymásra ható hálózata alkotja. Legfontosabb ilyen téren természetesen a városi közúthálózat, mely a település fő gerincét alkotja. Megemlíteném továbbá a közösségi közlekedést, kerékpáros közlekedést, gyalogos közlekedést illetve a városhoz tartozó egyéb közlekedési elemeket.

3.1.1 Városi közúthálózat

A már fent említett közúthálózat tulajdonképpen meghatározza a város arculatát, szerkezeti kialakítását. A mai értelemben vett Csongrád város kialakításában sokkal tervezettebb környezetként hat, mint a régi városmag (manapság Óváros) melyre jellemzőek a keskeny, szűk, akár egysávos kis utcák is.

A település utcáira jellemzők a széles útpályák, a nagy felületű zöld területek, a széles járdák, szellős utca képek.

A város központja a Szentesi út – Fő utca kereszteződés környezetében jött létre, itt rendezett, szabályos utcaszerkezet valamint háztömbök egysége jellemző.

A hálózat gerincét alkotó gyűjtőút funkciókat voltaképp az országos úthálózatnak, a településen átvezető szakaszai látják el:

4512 számú összekötő út, régebben a 451 számú másodrendű főút szakasza, azonban amikor a városon kívül megépült az elkerülő útszakasz, a régi szakaszt visszaminősítették. Ez az útszakasz magába foglalja, észak felől a Széchenyi utcát, a Fő utcát, Vasút utcát, valamint a Szentesi út egy részét.

4513 számú összekötő út, mely a várost észak – dél irányban szeli át. Ezen összekötő út Csépatól a Tisza folyón keresztül a várostól délnyugatra az elkerülő szakaszon a 451-es főút 24+320. szelvényben, egy körforgalommal csatlakozik. Ez az útszakasz magába foglalja a Zsinór utcát, a Fő utca egy részét, valamint a Kéttemető utcát.

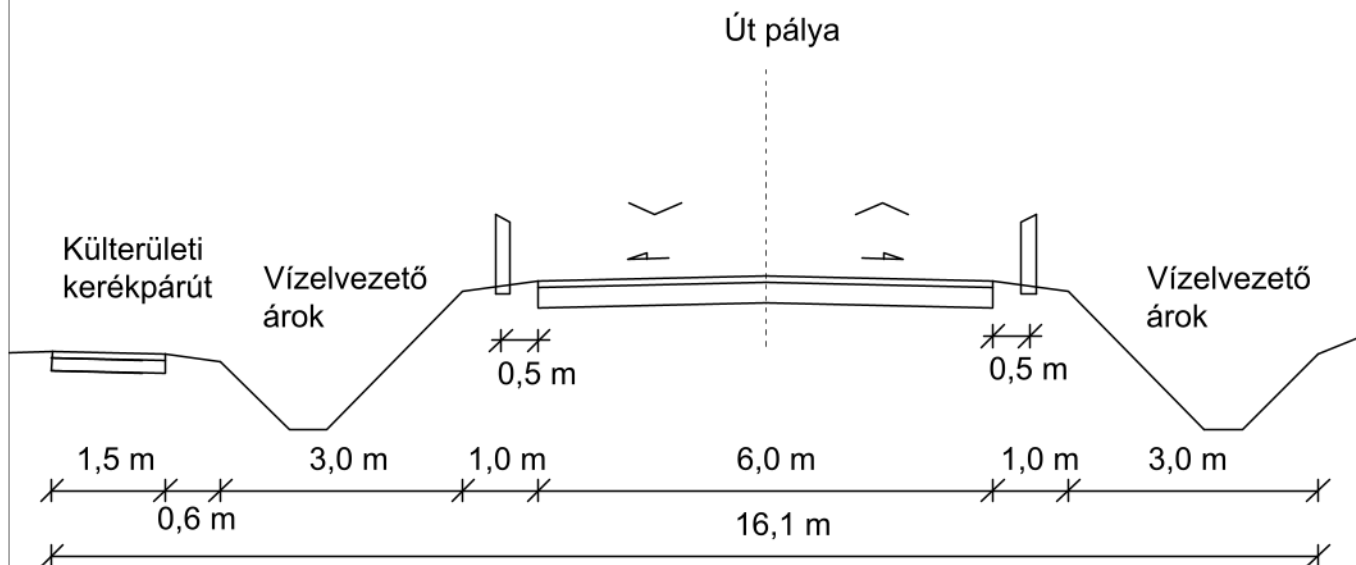
Itt fontos megemlíteni, hogy e szakaszon a folyamatos átkelés nem biztosított. Az útszakasz Tisza folyón történő áthaladása jelenleg még mindig a szakaszos átjutású Pontonhídon, téli jégzajlások idején pedig komp használatával tehető meg. Állandó Tisza-híd hiányában ennek a szakasznak a kihasználtsága igen korlátozott, csak nagy kerülővel lehet megoldani az átkelést a nehezebb, több tengelyes járműveknek. Ez a hiányosság elsősorban az ipari park megközelíthetőségét teszi, nehezéssé a Tisza bal partja felől.

4519. számú Csongrád – Szeged összekötő út a város délkeleti végéből induló útszakasz, mely magába foglalja a Szegedi utat. Ez az útszakasz kiemelten nagy forgalmat bonyolít napi szinten köszönhetően a közvetlen kapcsolatnak Szegeddel.

Országos úthálózati kapcsolatok

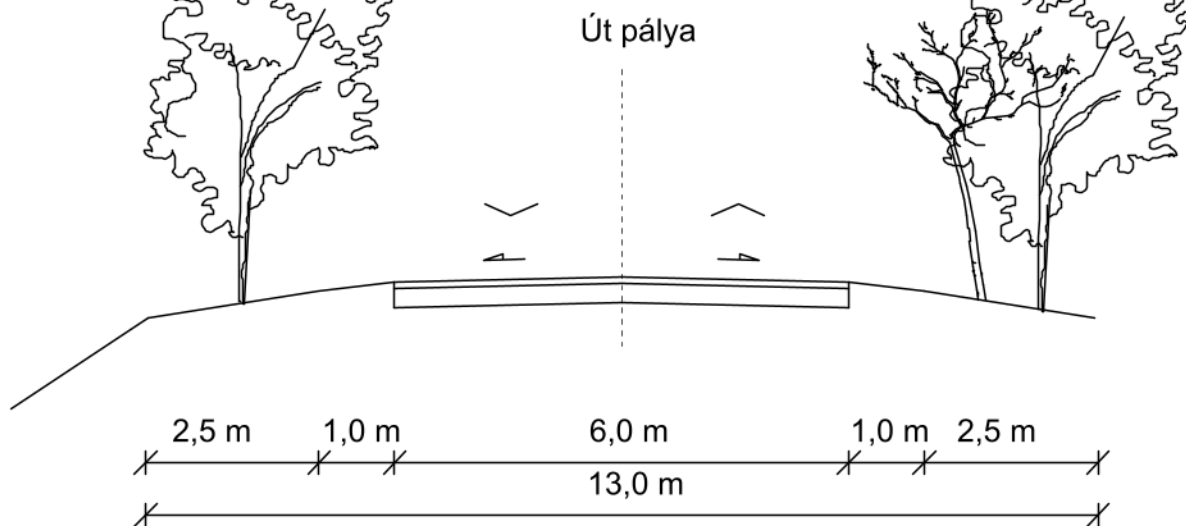
451. II. rendű főút

22+040



4513 összekötő út

12+300



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Országos úthálózati kapcsolatok

2016. május

Bódy Tamás

M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

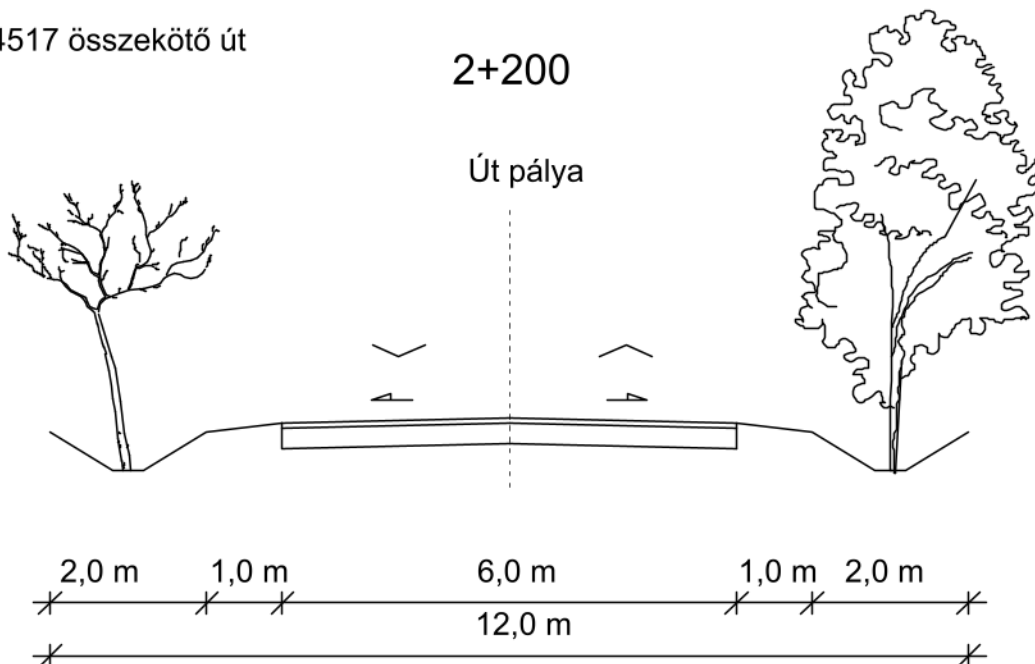
Bódy Tamás
Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R-01

4517 összekötő út

2+200

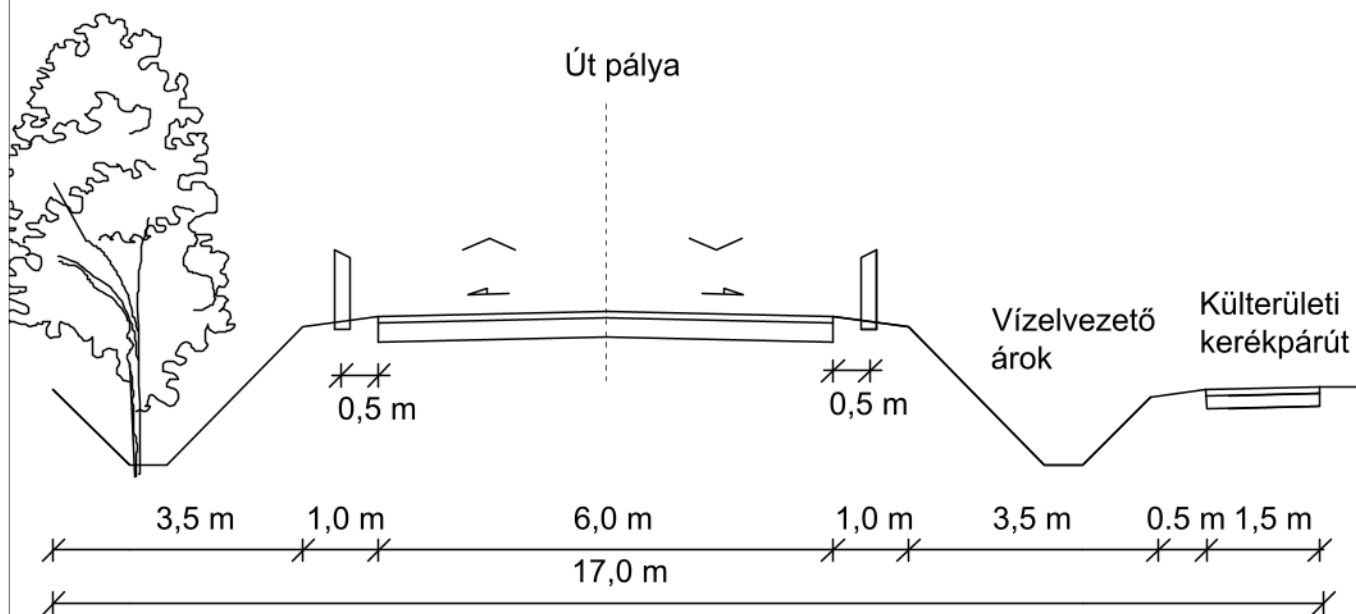
Út pálya



4519 összekötő út

2+015

Út pálya



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Országos úthálózati kapcsolatok

2016. május

Bódy Tamás

M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R-01/b

3.1.2 Fontosabb belterületi utcák ismertetése:

Belterületi főutak

Fő utca:

Nevéből is kiderül, hogy ez az útszakasz az egyik legfontosabb a város életében, mivel egyszerre köti össze a város három fő szerkezeti egységét, a belvárost valamint az északi és a déli városrészeket. A település életében főgyűjtő útként funkcionál, lévén a 451. számú főút egykori belterületi szakaszaként. Az elkerülő út megépülése előtt igen nagy forgalmat bonyolított le, azóta már főként csak a személyi forgalom jellemző.

Az épületek közötti távolság az utca két oldalán jellemzően 33 méter, melyben az útpálya szerkezet, járdák, kerékpárút parkolók és zöld területek is kényelmesen elférnek, szemben például a fővárosi viszonylatokkal. Zöld területekben gazdag, a város két parkja, a Dózsa György téri park és a Szentháromság téri park is e nyomvonal mellett fekszik. Számottevő a kétoldali platán fasor teljes hosszában.

Az útszerkezet kétszer egy sávossal kialakítású, egyenként 3,75 méter sávszélességgel. Hossza megközelítőleg 1,70 kilométer. Teljes hosszában jellemző a kétoldali járda test, mely minimum 1,5 méter széles, az egyoldali térvilágítás. A csapadékvíz elvezetés a Csemegi Károly utcától a Vasút utcáig az aszfaltburkolatba süllyesztett víznyelőrácsokkal történik, azonban a Vasút utca - Fekete János utca szakaszon a vízelvezetés a szegélyeken kívül létesített vízelvezető aknában történik.

A városi kerékpárút is ezen útszakasz mentén halad a páros oldalon, a járda és az úttest között egészen az Új utca kereszteződésig ahol oldalt vált.

A aszfaltburkolatainak állapota megfelelő, a járdatestek valamint a kerékpárút állapota azonban felújítást igényel. Útburkolati jelek az útpályán többnyire megfelelőek, azonban több gyalogátkelőhelyek valamint a kerékpárút burkolati festései igen megkoptak vagy teljesen hiányoznak a keresztező utcáknál.

Széchenyi utca:

Ez az útszakasz szervesen kapcsolódik a Fő utcához, hiszen annak folytatása. A Fekete János utcai kereszteződésnél vált nevet a nyomvonal, azonban továbbra is a 451. számú főút egykori nyomvonaláról van szó. Határvonalat képez az északi és déli városrész között.

Megközelítőleg 1,50 kilométer hosszú szakasról van szó, mely a már említett Fekete János utcai kereszteződéstől a 451. számú főút 22+255 szelvényszámánál lévő körforgalomba csatlakozik. Jellemző keresztmetszeti szélessége 28 méter, az útszerkezet aszfaltburkolatú, kétszer egy, egyenként 3,75 méter forgalmi sáv szélességgel. Továbbra is jellemző a kétoldali járdatest, minimum 1,5 méter szélességgel. Nyomvonalán végig megfigyelhető az egy oldali közvilágítás és ezeket összekötő légkábelek. A bal/páratlan oldalon folytatódik a Fő utcán már ismertetett 1,5 méter széles kerékpárút. Csapadékvíz elvezetésre a Fekete János –Tinódi Sebestyén utcák által határolt szakaszon találtam egy oldali nyílt árkos szikkasztást, a további nyomvonalon semmilyen vízelvezetési formával nem találkoztam.

Az aszfaltburkolatainak állapota megfelelő, a járdatestek valamint a kerékpárút állapota azonban felújítást igényel. Útburkolati jelek az útpályán többnyire megfelelőek, azonban a keresztező utcáknál mind a gyalogátkelőhelyek, mint a kerékpárút burkolati festései igen megkoptak vagy teljesen hiányoznak.

Mellékút hálózat elemei:

Gyűjtő utak:

Hársfa utca:

A Bökénynek nevezett városrészben gyűjtőút funkciót lát el. A lakótelep területén élők napi közlekedésében fontos szerepet tölt be, összekötve őket a Fő utca illetve a Szegedi úttal.

Az útszakasz megközelítőleg 900 méter hosszú, teljes hosszában aszfalt burkolattal. A közművek, a város több útszakaszához hasonlóan kiépítettek, a zöldsáv alatt húzódnak. Átlagos keresztmetszete 20 méter széles, melyben az útburkolat kétszer egy sáv, egyenként 3 méter szélességgel. Két oldali kiépített 1,50 méter széles járdaburkolat jellemző teljes hosszában. A vízelvezetése, a településen megfigyelhető gyűjtőaknás módszerrel megoldott melyek a zöldsávban találhatók. Áramellátás a városban megszokott légvezetékekkel történik.

Az útszakasz szerepét erősíti, hogy nyomvonalán három, a helyi autóbusz közlekedés által érintett megálló található.

Szőlőhegyi utca:

A település Északi városrészében ezen útszakasz gyűjtőút funkciót lát el. A környező utcák forgalmát köti össze közvetve a Széchenyi utcával. Nyomvonalán található továbbá a Szent József templom, valamint a Piroska János tér mely a városi piacnak ad otthont. A város helyi autóbusz forgalmában is szerepet játszik, mivel az 1-es számú helyi járat két megállója is az útszakasz mentén található.

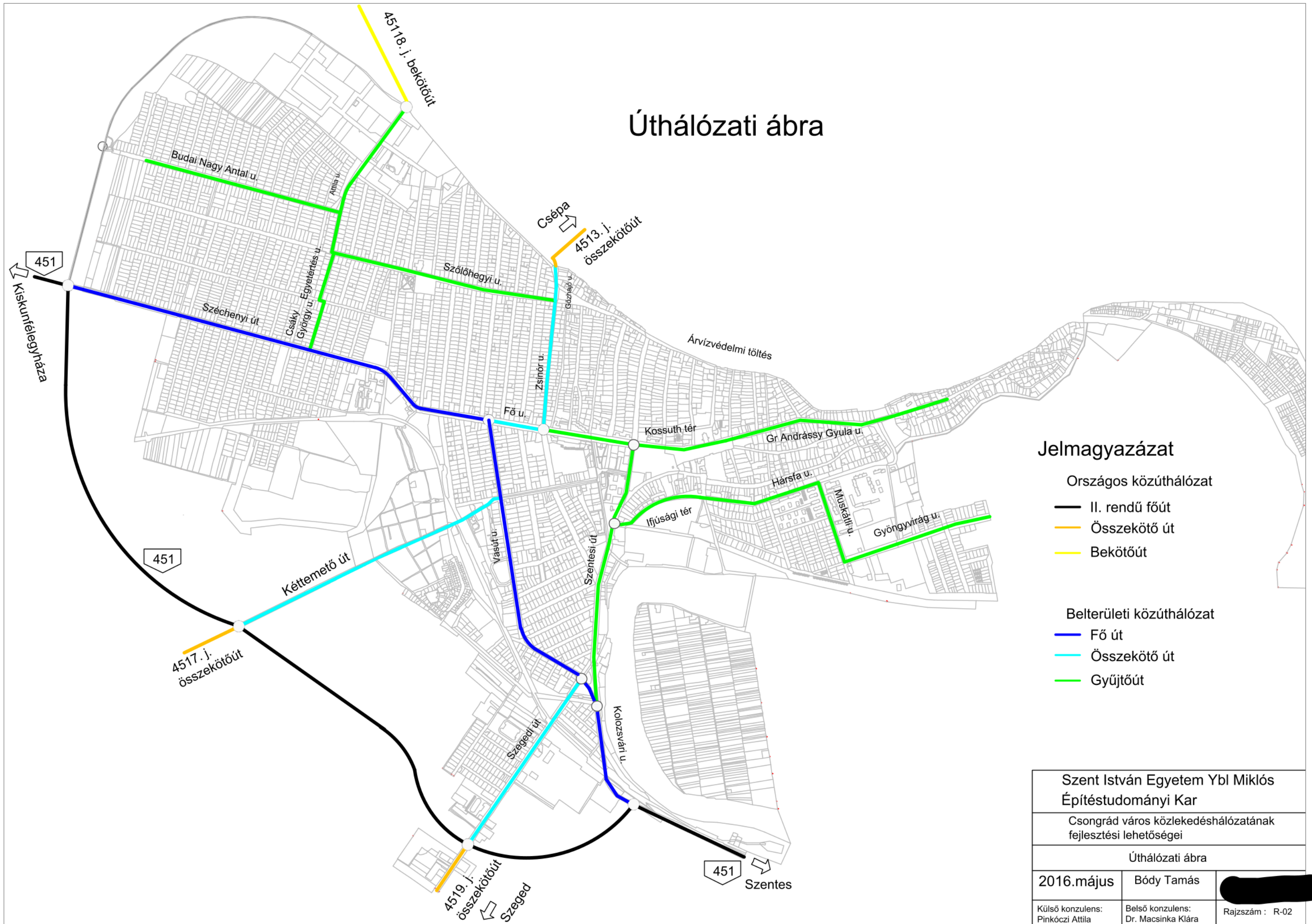
Az útszakasz megközelítőleg 1,1km hosszú, teljes hosszában aszfalt burkolattal. A közművek, a város több útszakaszához hasonlóan kiépítettek, a zöldsáv alatt húzódnak. Átlagos keresztmetszete 20 méter széles, melyben az útburkolat kétszer egy sávós, egyenként 3,25 méter szélességgel. Két oldali kiépített 1,50 méter széles járdaburkolat jellemző teljes hosszában. A csapadékvíz elvezetése, a településen megfigyelhető gyűjtőaknás módszerrel megoldott melyek a zöldsávban találhatók. Helyenként még fellelhetőek a régi oldalárkos vízelvezető rendszer részei azonban ezek már nincsenek használatban. Áramellátás a városban megszokott légvezetékekkel történik.

Gr. Andrássy Gyula utca:

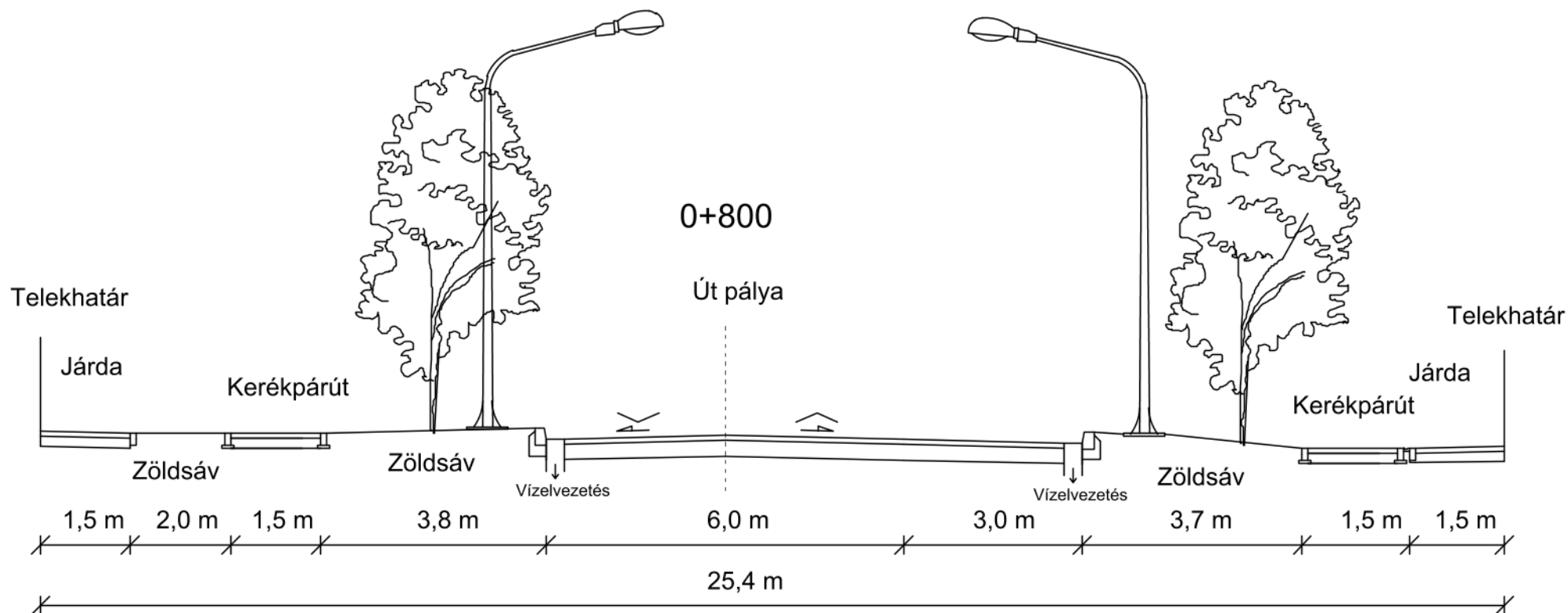
Az útszakasz, a Belváros és az Óváros határán található, az Öregvár és a Kossuth tér összeköttetését biztosítva. Az úthálózatban gyűjtőút funkciót betöltő útszakasz a Belváros keleti szegmenséből gyűjti össze a forgalmat és vezeti tovább a Fő utca irányába a Kossuth téren át. A helyi közösségi közlekedés időszakos autóbuszjáratainak útvonala, nyomvonalán megállók nincsenek.

A Gr. Andrássy Gyula utca 714 méter hosszú, teljes hosszában kétszer egy forgalmi sáv jellemző aszfaltburkolattal. egyenként 3,50 méter sáv szélességgel. Átlagos keresztmetszeti mérete 27 méter a szemközti telekhatárok között. Csapadékvíz elvezetés az aszfaltburkolatba süllyesztett víznyelőrácsokkal történik, a további közműhálózati elemek a zöldsávban találhatók. Két oldali kiépített 1,50 méter széles járdaburkolat jellemző teljes hosszában. Az útszakasz teljes hosszán légvezetékekkel történik az épületek áramellátása.

Úthálózati ábra



Fő utca jellemző keresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Belterületi úthálózat elemei

2016. május



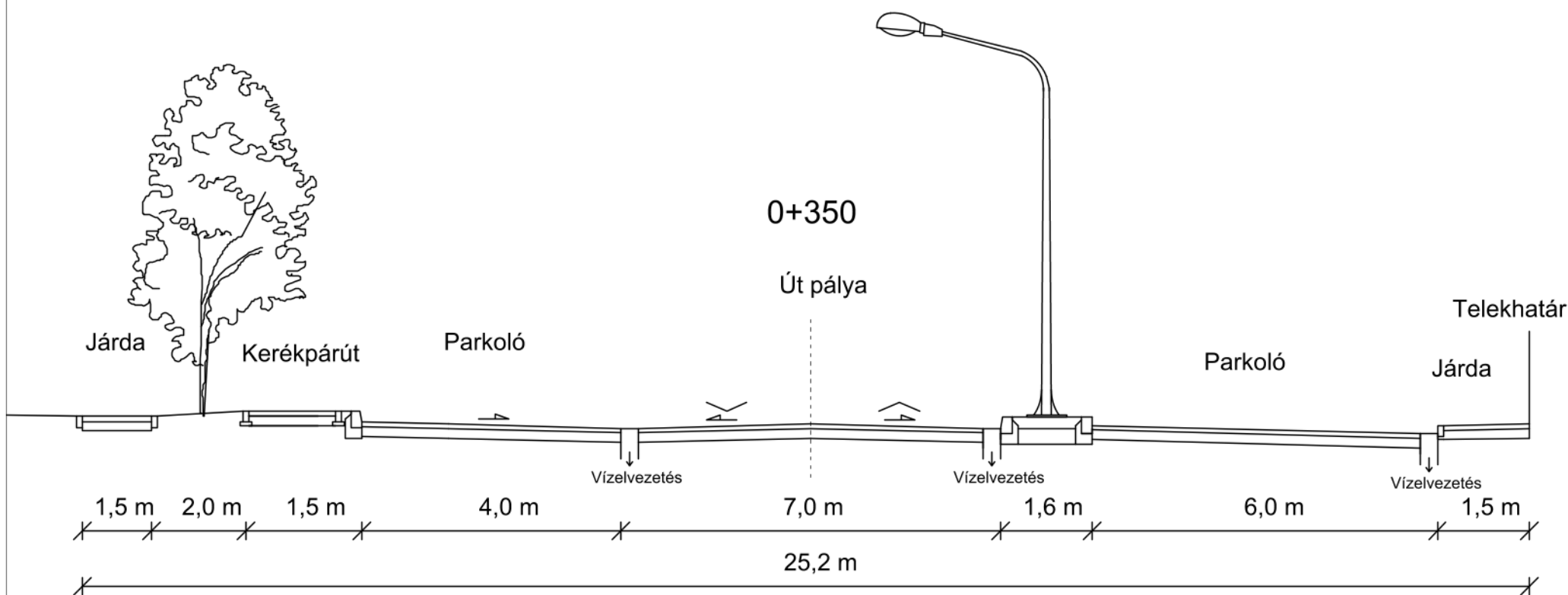
M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczy Attila

Belső konzulens:
Dr. Macsinka Klára

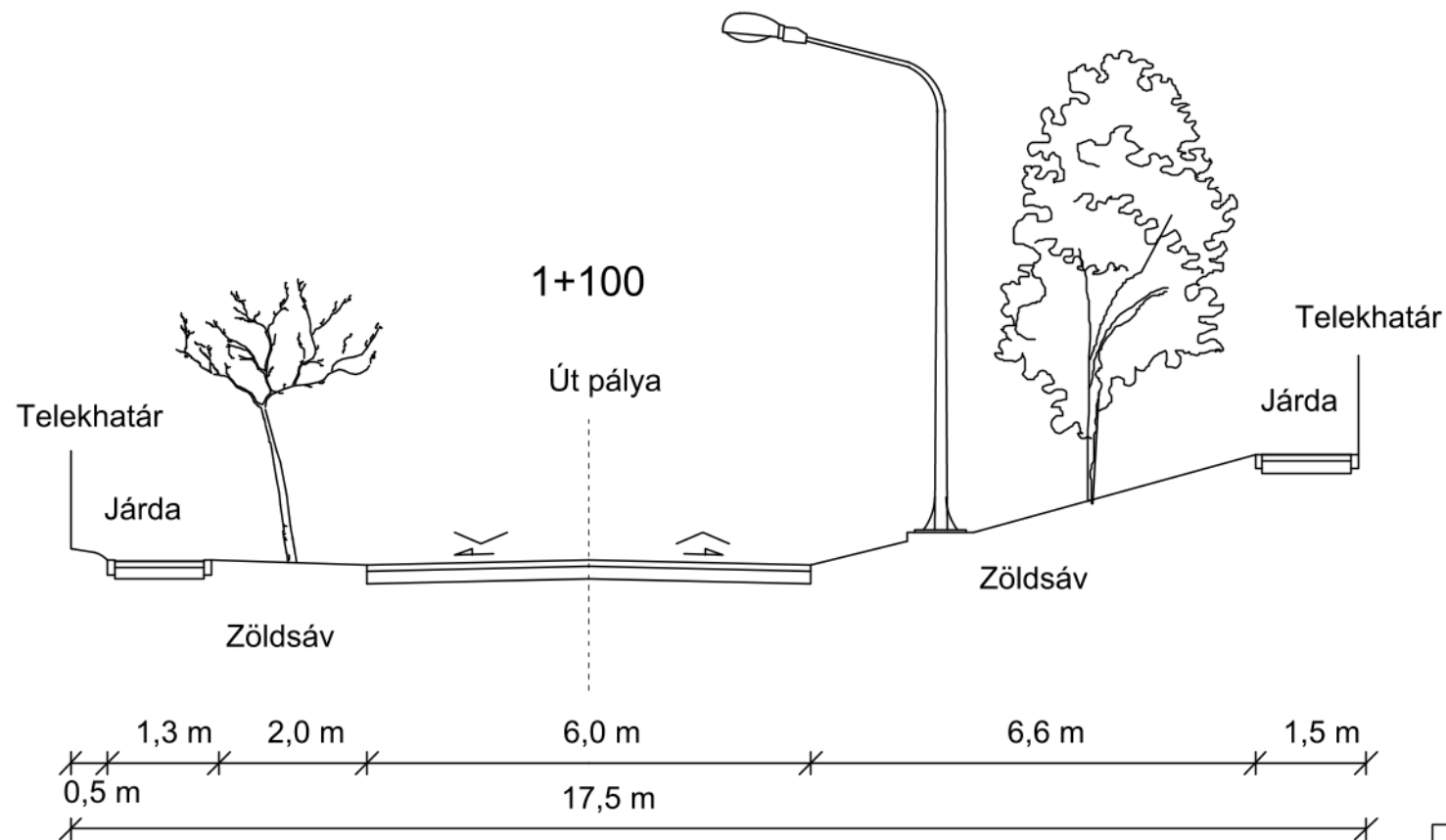
Rajzszám : R-03

Fő utca jellemző keresztmetszévényé



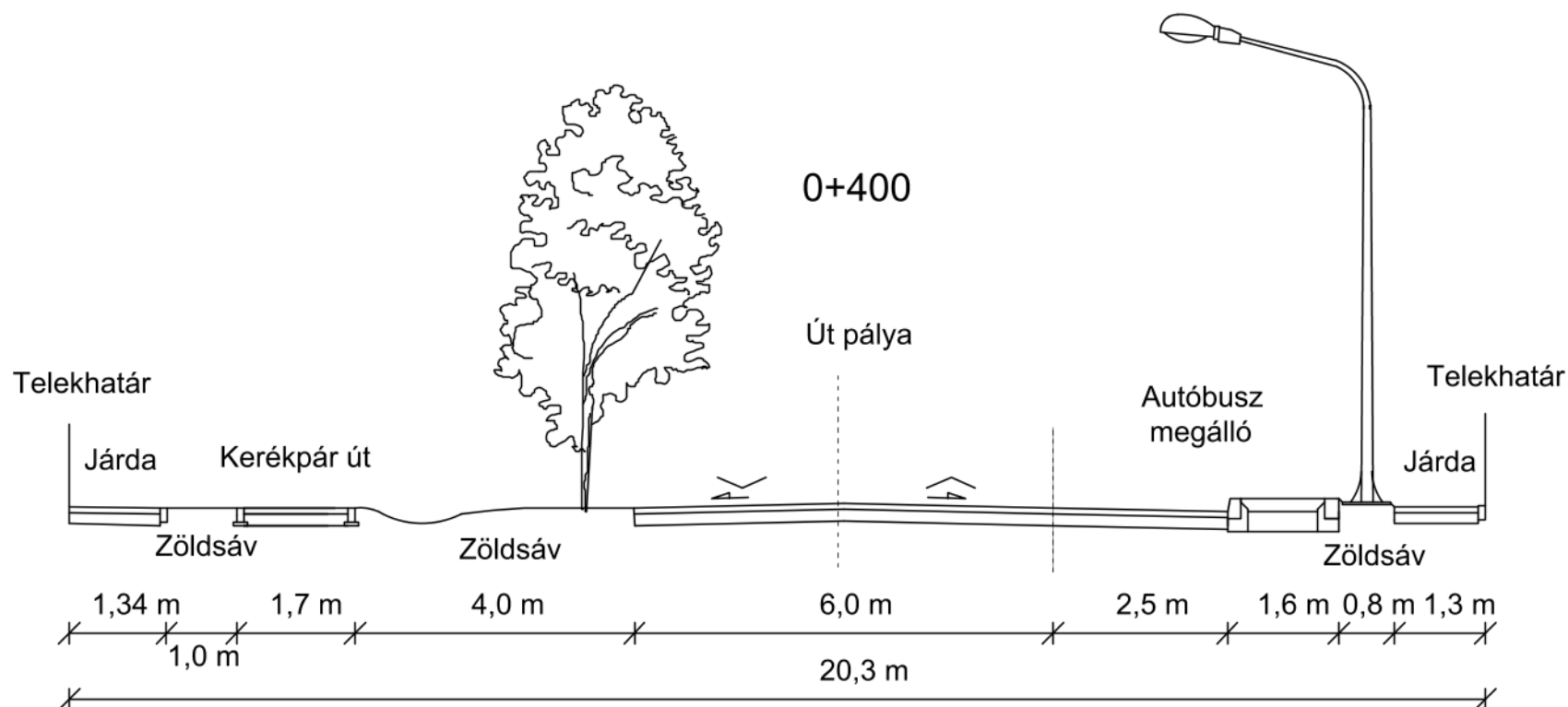
Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Belterületi úthálózat elemei		
2016. május	Bódy Tamás	M=1:100
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Belső konzulens: Dr. Macsinka Klára	Rajzsám : R-03/b

Széchenyi út jellemző keresztszelvénye



Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Belterületi úthálózat elemei		
2016. május	Bódy Tamás	M=1:100
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Bódy Tamás Dr. Macsinka Klára	Rajzsám : R-03/c

Széchenyi út jellemző keresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Belterületi úthálózat elemei

2016. május

Bódy Tamás

M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Belső konzulens:
Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R-03/d

Szőlőhegyi utca jellemző keresztmetszévényé

0+270

Út pálya

Telekhatár

Zöldsáv

1,3 m

6,0 m

6,0 m

5,8 m

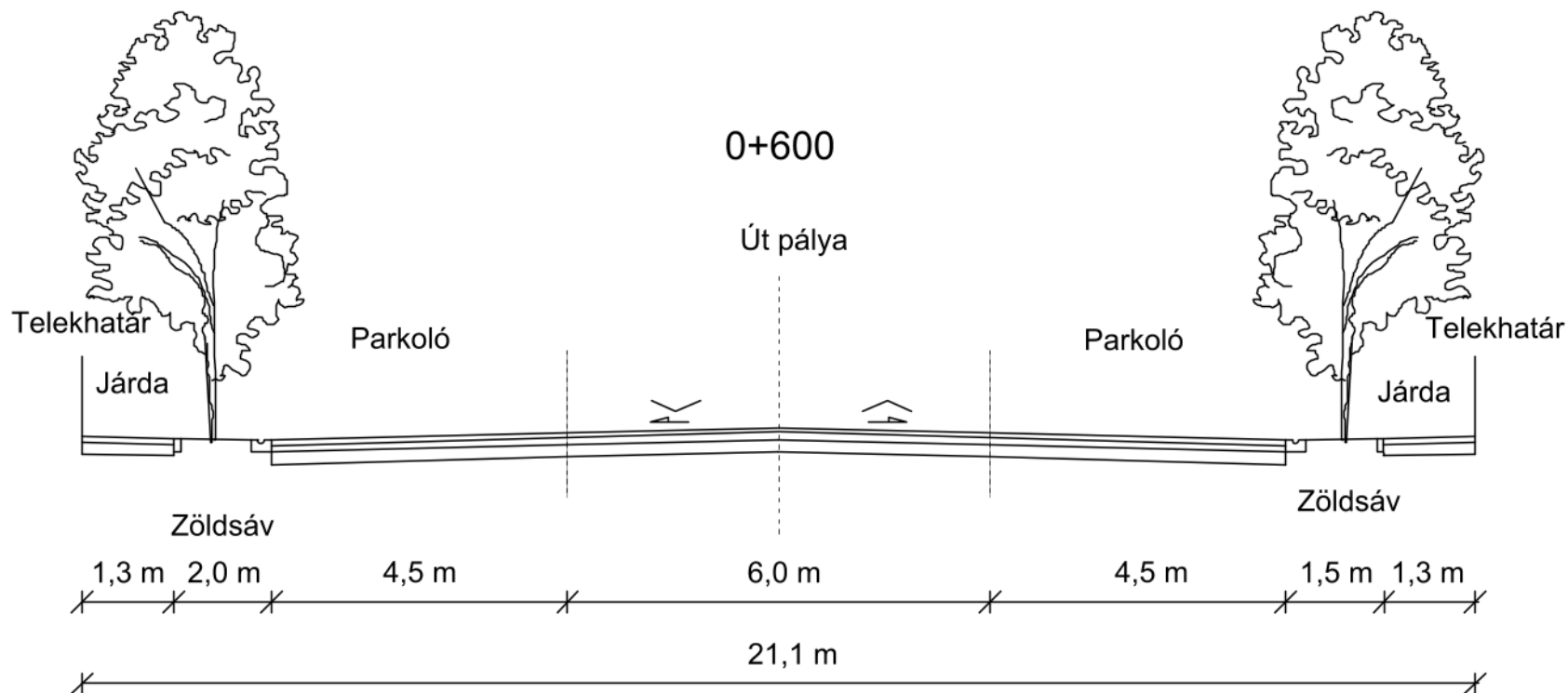
1,3 m

20,4 m

Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Belterületi úthálózat elemei		
2016. május	Rajz készítés	M=1:100
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Belső konzulens: Dr. Macsinka Klára	Rajkszám : R-03/e

Rajzsám : R-03/e

Szőlőhegyi utca jellemző keresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Belterületi úthálózat elemei

2016. május

[Redacted]

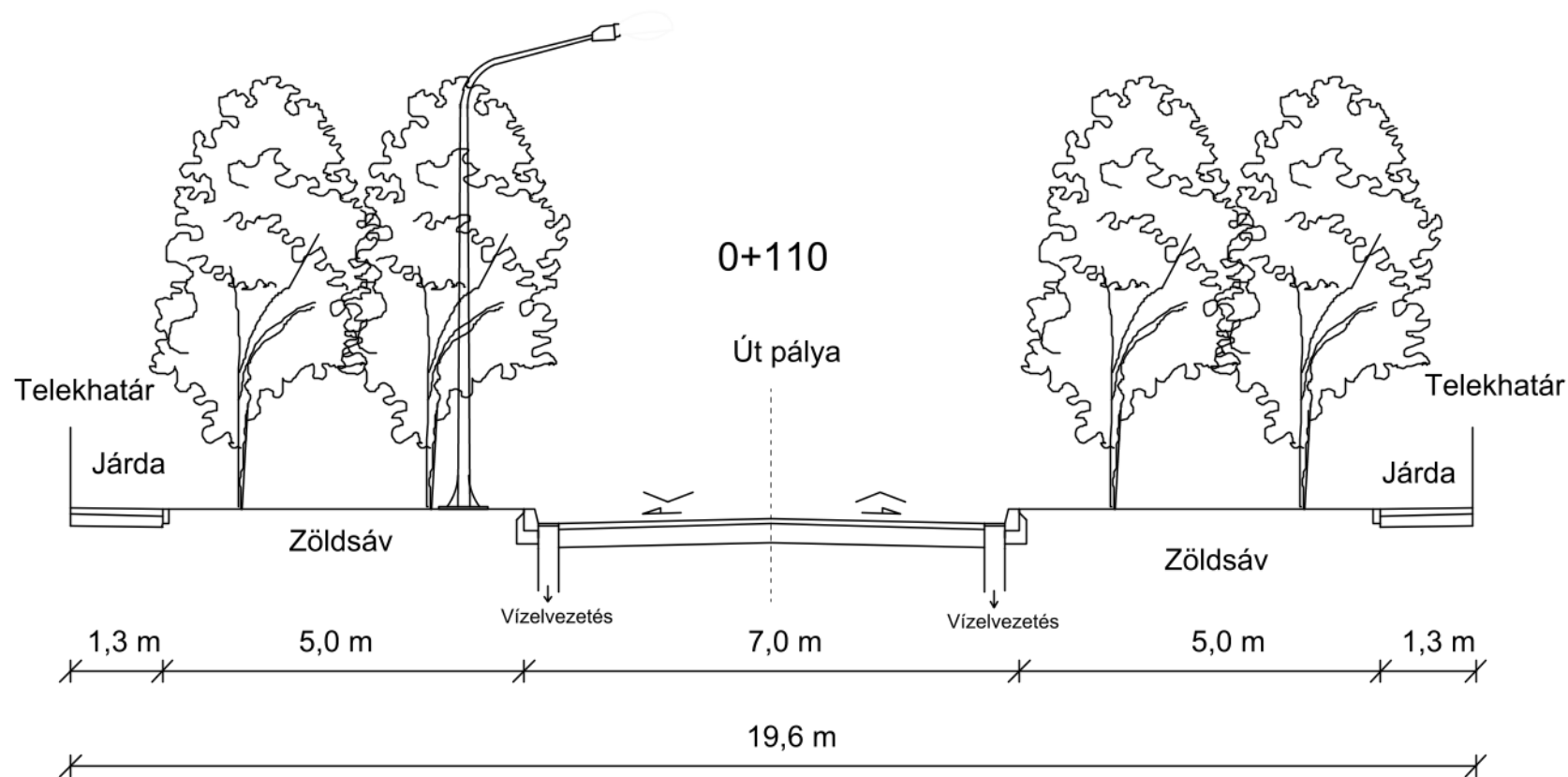
M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Belső konzulens:
Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R-03/f

Gr. Andrásy Gyula utca jellemző keresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Tervezett kerékpárnyomvonalak mintakeresztmetszévényé

2016. május

Bódy Tamás

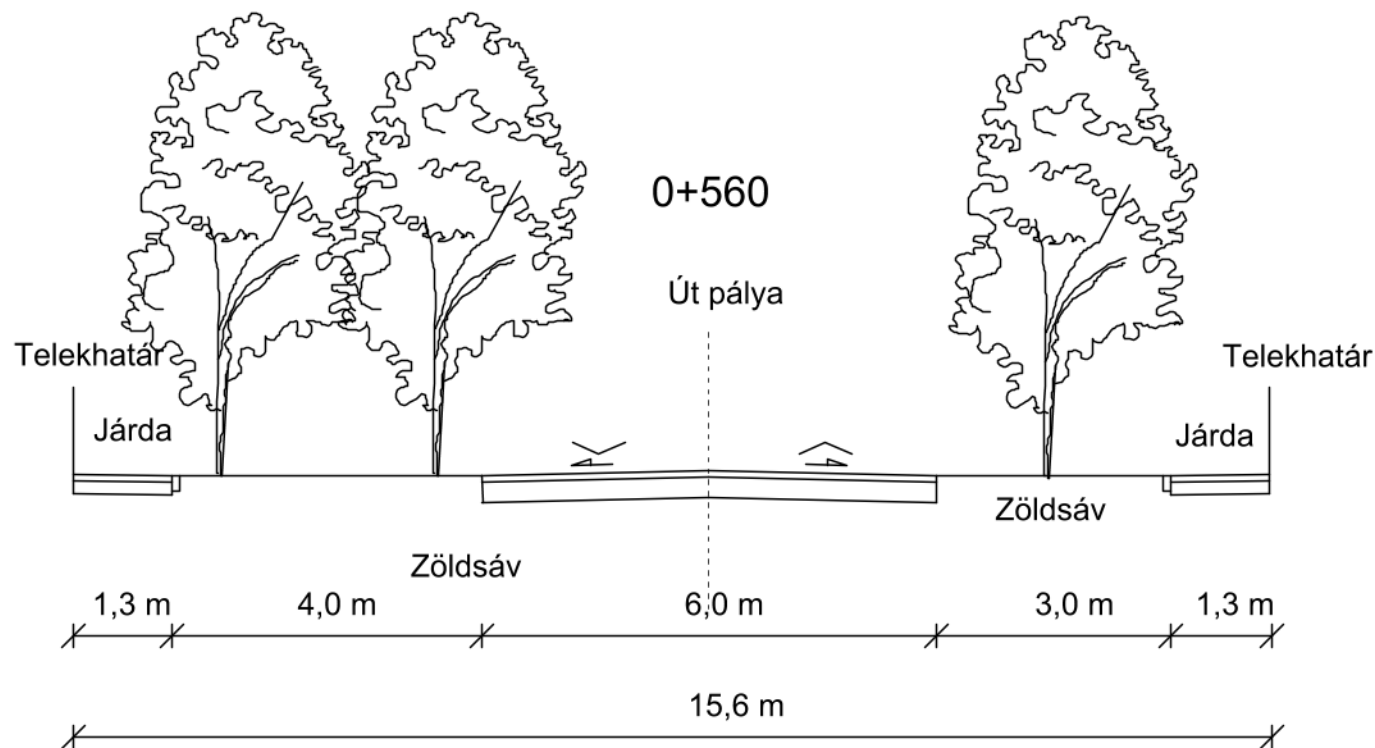
M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Belső konzulens:
Dr. Macsinka Klára

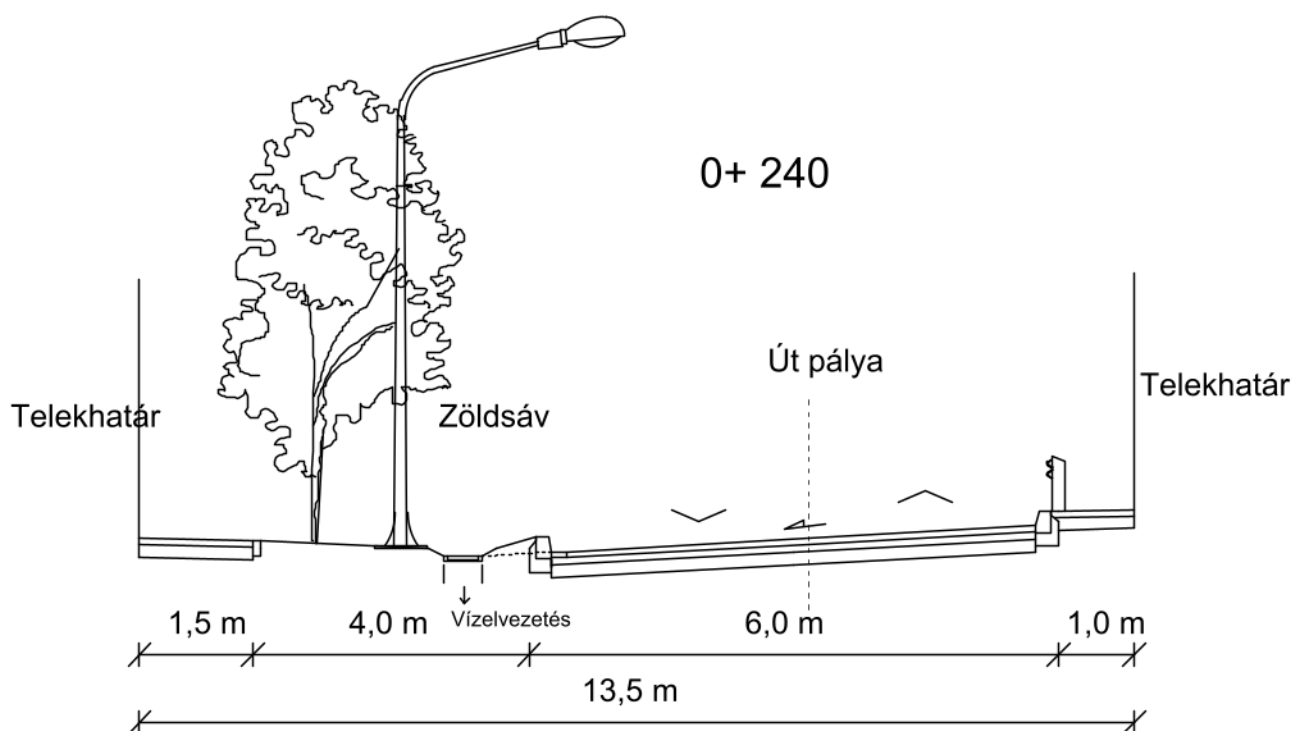
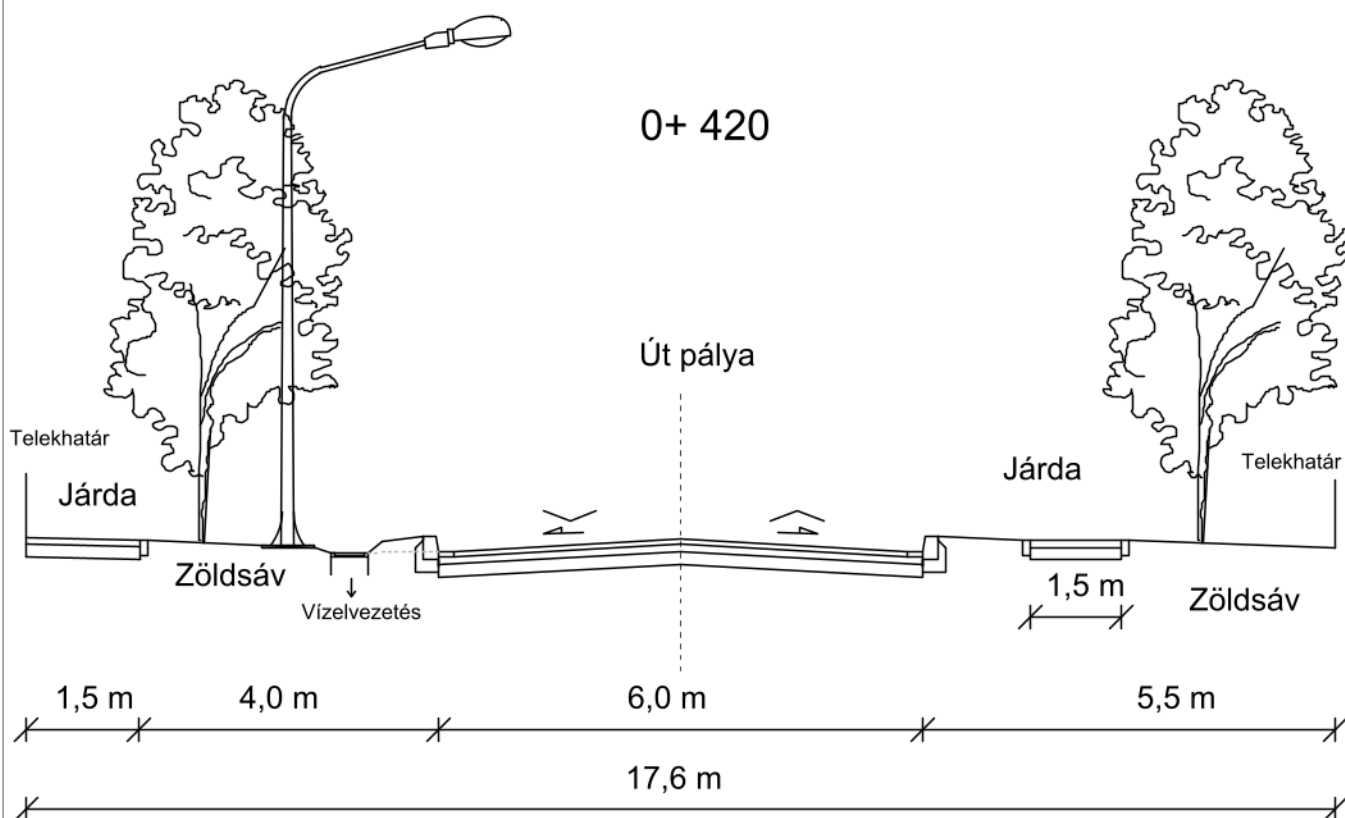
Rajzszám : R-03/g

Gr. Andrássy Gyula utca jellemző keresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Tervezett kerékpárvonalak mintakeresztmetszévényé		
2016. május	Bódy Tamás	M=1:100
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Bódy Tamás Dr. Macsinka Klára	Rajzszám : R-03/h

Hársfa utca jellemző keresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Belterületi úthálózat elemei

2016. május

Bódy Tamás

M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Dr. Macsinka Klára

Rajzsám : R-03/i

3.1.3 Forgalomtechnika

A település forgalomtechnikai szempontból csak alapvető táblás, illetve útburkolati festésekkel rendelkezik. Állapotuk nem megfelelő véleményem szerint, illetve több helyen hiányoznak is a gyalogátkelők felfestései vagy táblái.

Jelenleg jelzőlámpás forgalomirányítás nem működik a városban, bár volna rá igény főként a Fő utca nyomvonalán. Forgalomcsendesített övezeteket nincsenek, egyetlen kivétel a Városháza előtti 30 km/h-s forgalomcsillapított szakasz mely nem hossza 20 méternél. A közúti hálózatot az utcák alá és fölérendelt viszonya határozza meg és irányítja.



(Városháza előtti tér forgalomcsillapítása)

3.1.4 Közlekedésbiztonság

A város szerkezetéből adódóan, a közlekedési hálózat konfliktusai a belterületi főutak szakaszain koncentrálnak. Ennek oka főként a nagyszámú forgalom és az előzőleg ismertetett forgalomszabályozási hiányosságok.

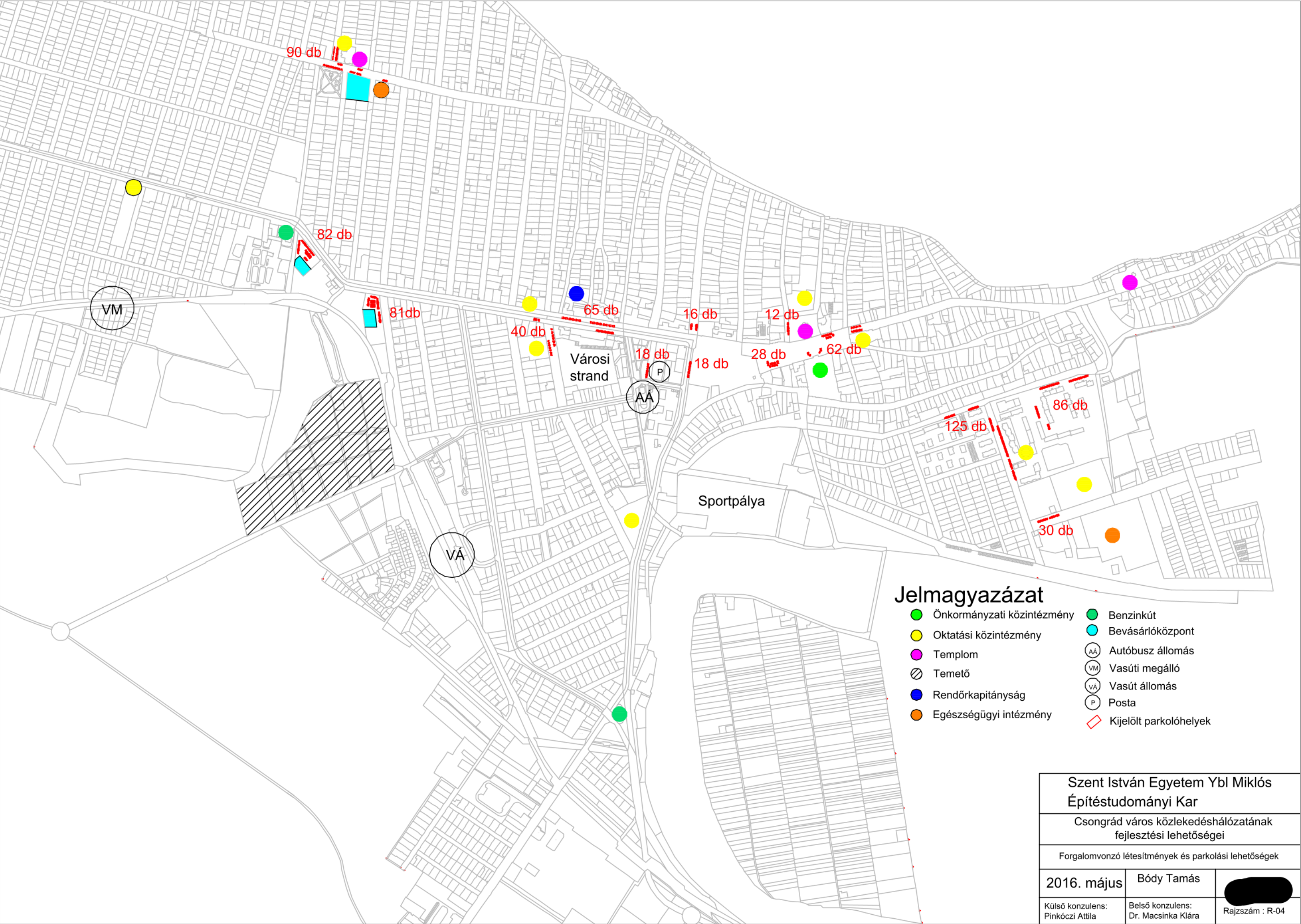
Konfliktusövezetek:

- A Fő utca tengely – kiemelten a Fekete János és Ady Endre utcák által határolt szakasz
- Kossuth tér
- Szőlőhegyi utca – Piroska János téren elhelyezkedő városi piactér
- Erzsébet utca

3.2 Parkolás

A település Forgalomvonzó létesítményeit megfigyelve külön parkoló övezetek nincsenek. Teljes területén ingyenes a parkolás, a legtöbb kialakított parkolóhely, a Fő utca mentén található, főként a Zsinór utca és a József Attila utcai kereszteződések közötti szakaszon. További parkolóhelyek állnak rendelkezésre a Piroska János téren, illetve a Bökényi lakótelep területén. Ezen parkolók rendezett kialakítású parkolóhelyek.

A legtöbb utcában engedélyezett az úttest menti parkolás így az igényeket e lehetőségek többnyire teljesen kielégítik.



- ### Jelmagyazázat

 - Önkormányzati közintézmény
 - Oktatási közintézmény
 - Templom
 - Temető
 - Rendőrkapitányság
 - Egészségügyi intézmény
- Benzinkút
 - Bevásárlóközpont
 - Autóbusz állomás
 - Vasúti megálló
 - Vasút állomás
 - Posta
 - Kijelölt parkolóhelyek

Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Forgalomvonzó létesítmények és parkolási lehetőségek		
2016. május	Bódy Tamás	
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Belső konzulens: Dr. Macsinka Klára	Rajzszám : R-04

3.3 Községi közlekedés

A város közösségi közlekedésének jelenleg két változata van jelen, a vasúti illetve az autóbuszos közlekedés.

3.3.1 Vasúti közlekedés

Csongrád - Bokros közigazgatási egységének területén jelenleg egy vasútvonal halad át. A 147-es jelzésű Kiskunfélegyháza – Szentés – Orosháza vonal, melynek négy megállója tartozik a járáshoz (Csongrád vasútállomás, Csongrád Alsó, Kónyaszék, Kettőshalom). A pályaszakasz 50km/h sebességkorlátozással működik, leromlott állapota miatt. A vasútvonal napi szinten igen nagy utasforgalmat bonyolít le, átlagosan 15 személyvonattal. Sok ingázó választja ezt az utazási formát. Jelenleg a menetrend Kiskunfélegyháza és Szentés közt folyamatos, 120 percenként közlekednek személyvonatok.



(Csongrád vasútállomás)

Állapota igen leromlott, a fenntartó MÁV Zrt. többször is meg akarta szüntetni, arra hivatkozva, hogy nincs eléggé kihasználva utasforgalmilag. Mindeztáig azonban az utazóközönség nem engedte ezt. Jelenleg ez az egyetlen olyan vasútvonal mely Kiskunfélegyházát Szentéssel közvetlenül összeköti. Más kapcsolat csak kerülővel létesíthető mely időben jóval több.

Budapest és Csongrád között átszállással, a menetidő átlagosan 130 perc, Kiskunfélegyházáig 35 perc. Szentés felé a menetidő átlagosan 18-20 perc.

Vasútállomások:



(Csongrád állomás épülete)

Csongrád állomás a város délkeleti szélén található, Kiskunfélegyházától 25 km-re, míg Szentestől 13,5 km-re. Megközelíthetősége igen jó, a Fő utcára merőlegesen kapcsolódó Vasút utcán keresztül érhető el. A Fő utcai kereszteződés 680 méterre található, míg a városközponttól ugyan ezen irányban 1,7 km a távolság.

Az utasforgalom egy darab élő vágány van üzemben, melyhez az állomáson 1 darab 120 méter hosszú sínkorona szintű keskenyperon szolgálja a le- és felszállást. A peronok a megközelíthetőségében az akadálymentesítés kérdése nincs megoldva. Az állomás területén további három vágány található, rakodási, logisztikai célokat szolgáltak azonban mára állapotuknál fogva használaton kívül kerültek.

A vasútállomás (felvételi épület) állapota igen leromlott, a felújítások valamint időszakos karbantartások hiánya miatt.

Az állomás területéhez kijelölt parkolóhelyek, illetve autóbusszmegálló nem tartozik. A legközelebbi megálló hely a Vasút utcán található 110 méterre.

Csongrád alsó megálló a város nyugati határában a Kemény Zsigmond utcában található. Megközelíthetősége megfelelő, a Széchenyi utcáról a Nap utca – Gyöngyösi utca útvonalon 350 méter a távolság.



(Csongrád alsó megálló)

Az utasforgalom számára egy darab sínkorona szintű alacsony, keskenyperon ad lehetőséget a le- illetve felszállásra. A peronok a megközelíthetőségében az akadálymentesítés kérdése nincs megoldva.

A megállóhely területéhez kijelölt parkolóhelyek, illetve autóbusszmegálló nem tartozik. A legközelebbi megálló hely a Széchenyi utcán található, annak Nap és Hold utcák által határolt szakaszán 450 méter távolságra.

3.3.2 Autóbusz közlekedés

A település a Tisza Volán Zrt. kiemelt útvonalán fekszik, melynek révén rendszeres autóbusszforgalmat bonyolít több város felé is. Az autóbusz pályaudvar, a városközponti területén helyezkedik el a Dózsa György térnél. Az elmúlt 5 évben felújított épület rendelkezik fedett utas váróval, valamint mindegyik megálló peronos kialakítású.

3.3.2.1 Helyközi közlekedés

A város a helyközi közlekedésben jelentősen érintett, közvetlen járatok taroznak hozzá többek között Szegeddel, Budapesttel, Szolnokkal és Kiskunfélegyházával. A Volán

buszok útvonalai megmutatják, hogy a busz hálózat teljesen a közúthálózatot használja, ebből kifolyólag a környező települések mindegyike elérhető helyközi járatokkal. A belterületi megállóhelyek túlnyomó része a 4512. számú összekötő út belterületi szakaszán található. A város területén 12 megálló található. Átlagosan egy munkanapon 125 járat halad át a városon, melyek helyközi és távolsági járatok.

A 4513. számú összekötő úton, Csépa irányában buszforgalom nem történik, A ponton híd szerkezete miatt nem alkalmas buszforgalom átengedésére.

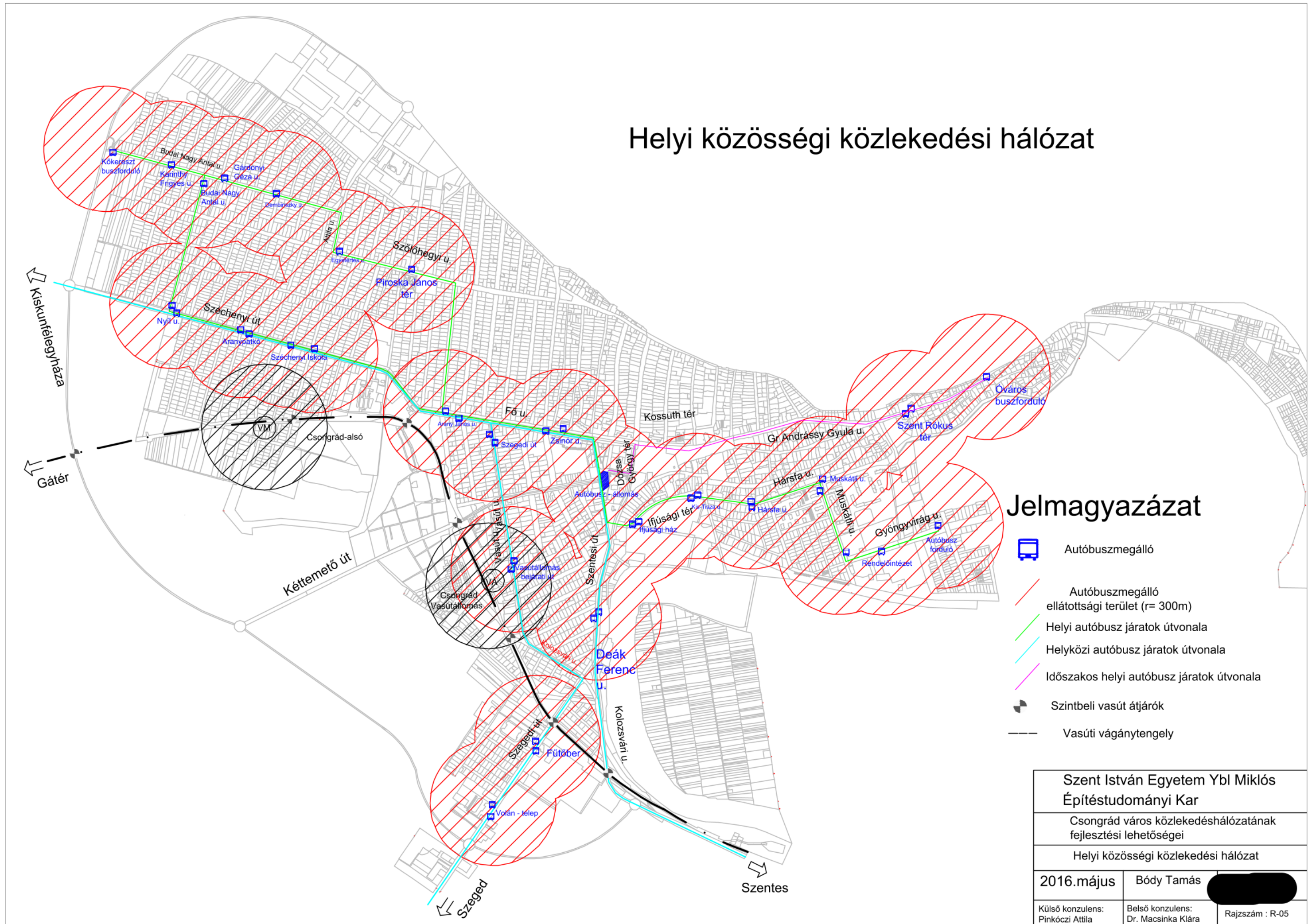
3.3.2.2 Helyi közlekedés

A város helyi közösségi közlekedését szintén a Tisza Volán társaság biztosítja. Azon területeket, melyeket nem érintenek a helyközi járatok rendszeres helyi járatok szolgálnak ki. Ezeken a szakaszokon a járatok bérlettel vehetők igénybe. Három helyi járat van jelenleg a városi közlekedésben, melyek munkához és iskolához időzített járatok.

Mindhárom járat útvonala érinti az autóbusz - állomást, valamint a főbb közintézményeket. Nem érintik azonban sem a déli városrészt sem a vasútállomást.

A Volán társaság továbbá biztosít egy időszakos autóbuszjáratot is, mely a nyári időszakban az autóbusz – állomás és az Óvárosi autóbusz forduló között közlekedik.

Helyi közösségi közlekedési hálózat



3.4 Kerékpáros közlekedés

A város életében, a kerékpáros közlekedés igen fontos szerepet tölt be. Napi szinten a városlakók igen nagy hányada választja ezt a közlekedési formát a helyi közlekedésben. Más települések relatív távolsága miatt az ingázó forgalomra nem jellemző a kerékpárhasználat.

Fő utca mentén:

Kiépített kerékpárútról a belterületen egyedül a 451. számú elsőrendű és a 4512. számú összekötő út mentén a zöld sávban beszélhetünk. Ezen szakasz a bokrosi elágazástól a Széchenyi utca valamint a Fő utca mentén, a zöld területen halad, egészen a Kossuth térig. Ennél a pontnál a kerékpárút véget ér, majd a Kossuth téri forgalomcsillapított terület után a biciklisek már a közúthálózaton kell, hogy közlekedjenek.

Állapotát tekintve, már a kivitelezési szakaszt követően megfigyelhetőek voltak hibák, melyek befolyásolják a használatot. Kialakítása egybeesett az útszakasz közműveinek felújításával. burkolata térkő, mely ellenáll a napi forgalmi terhelésnek, azonban számos aknafedlap figyelhető meg a nyomvonalon, melyek közlekedésbiztonságilag megkérdőjelezhetőek mind elhelyezésben mind pedig állapotilag.

Szegedi út mentén:

Részlegesen kiépített kerékpárút található a Szegedi út keresztmetszetében is. A Szegedi út - Gyulai Pál utca kereszteződésénél 0+550 szelvényben kezdődik majd Felgyőn keresztül egészen a 7+160 szelvényig tart. A kialakítása aszfaltburkolatú, állapota megfelelő.

Árvízvédelmi töltés mentén:

A település északi oldalán, az árvízvédelmi töltés tetején halad az EUROVELO 11 jelzésű kerékpárút, mely az Európai Kerékpárút Hálózat része. A tervezett 14 szakasz egy egész Európát átszelő hálózatot hivatott létrehozni amerikai mintára. Ezen szakasz az árvízvédelmi töltésen vezet a közúti hídig, majd a túloldalon folytatódik Szentésig. Jelen állapotában a közúti hídon a kerékpáros közlekedés akadálytalan lebonyolítása nem megoldott, a kerékpárosoknak keresztezniük kell a 451. számú út forgalmát, valamint a két töltés között az útpályát kell használniuk.

A csongrádi és a Tisza bal partján, valamint a Hármaskörös ártere mellett haladó kerékpárútvonalat a ponton-híd köti össze. Itt kell megjegyezni, hogy a ponton-híd jelen állapota és szerkezeti adottságai (egy forgalmi sáv szélesség) igen megnehezítik a kerékpárosok átjutását.

Kerékpárút nyomvonal térkép

Jelmagyarázat

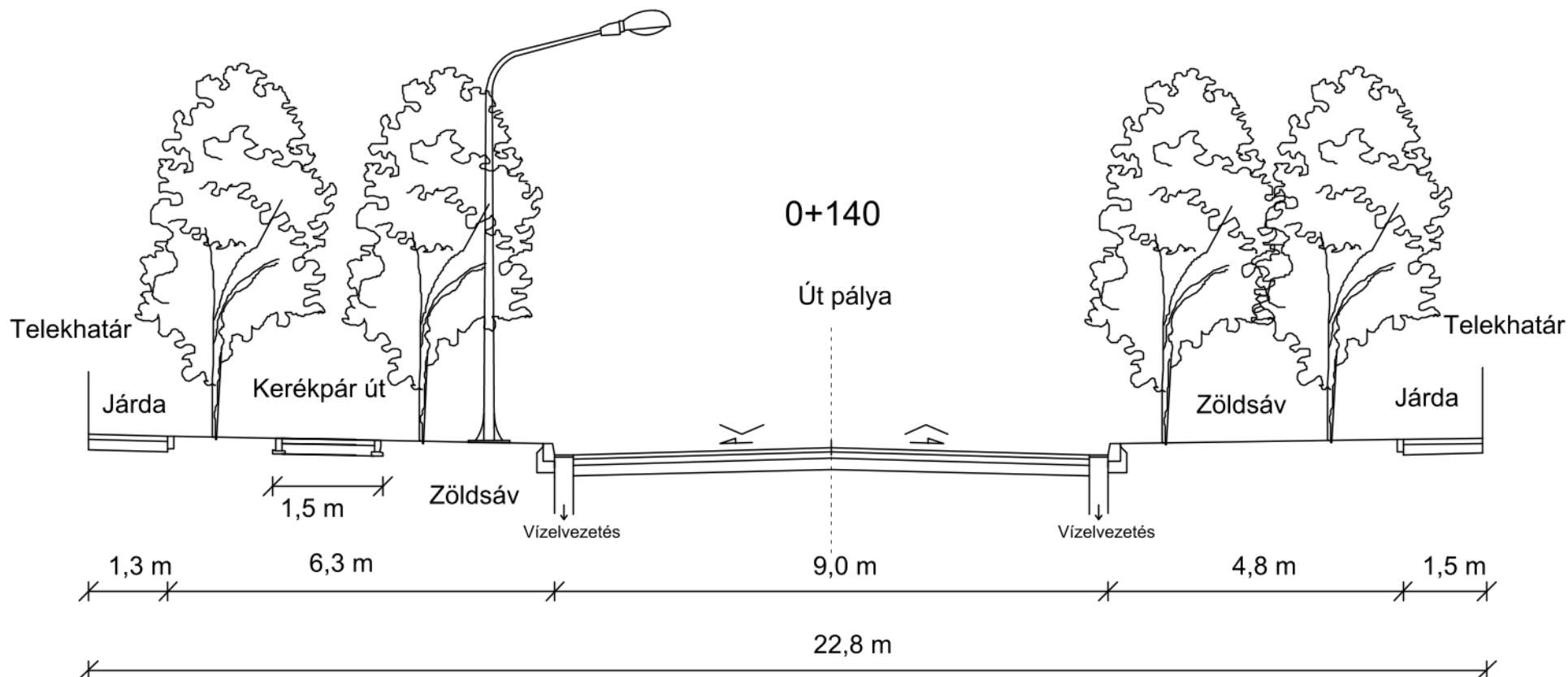
- Meglévő kerékpárutak
- Tervezett kerékpárutak

Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Kerékpárút nyomvonal térkép		
2016.május	Bódy Tamás	
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Belső konzulens: Dr. Macsinka Klára	Rajzsám : R-06

— Meglévő kerékpárutak
— Tervezett kerékpárutak

Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Kerékpárút nyomvonal térkép		
2016.május	Bódy Tamás	
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Belső konzulens: Dr. Macsinka Klára	Rajzszám : R-06

Kereszt utca mintakeresztszelvénye

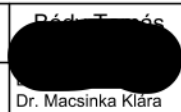


Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Tervezett kerékpárvonalak mintakeresztszelvény

2016. május



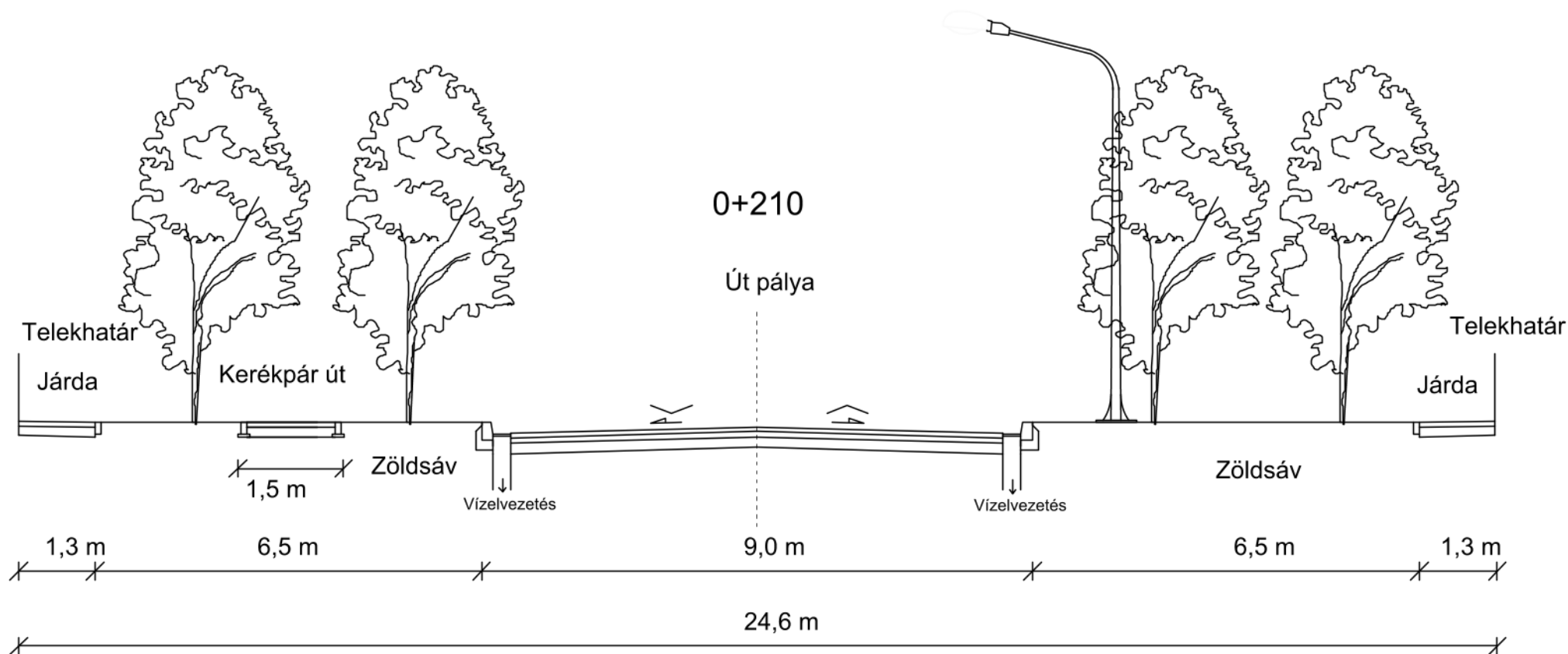
M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Dr. Macsinka Klára

Rajzsám : R-07

Dob utca mintakeresztmetszete



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Tervezett kerékpárvonalak mintakeresztmetszete

2016. május

Bódy Tamás

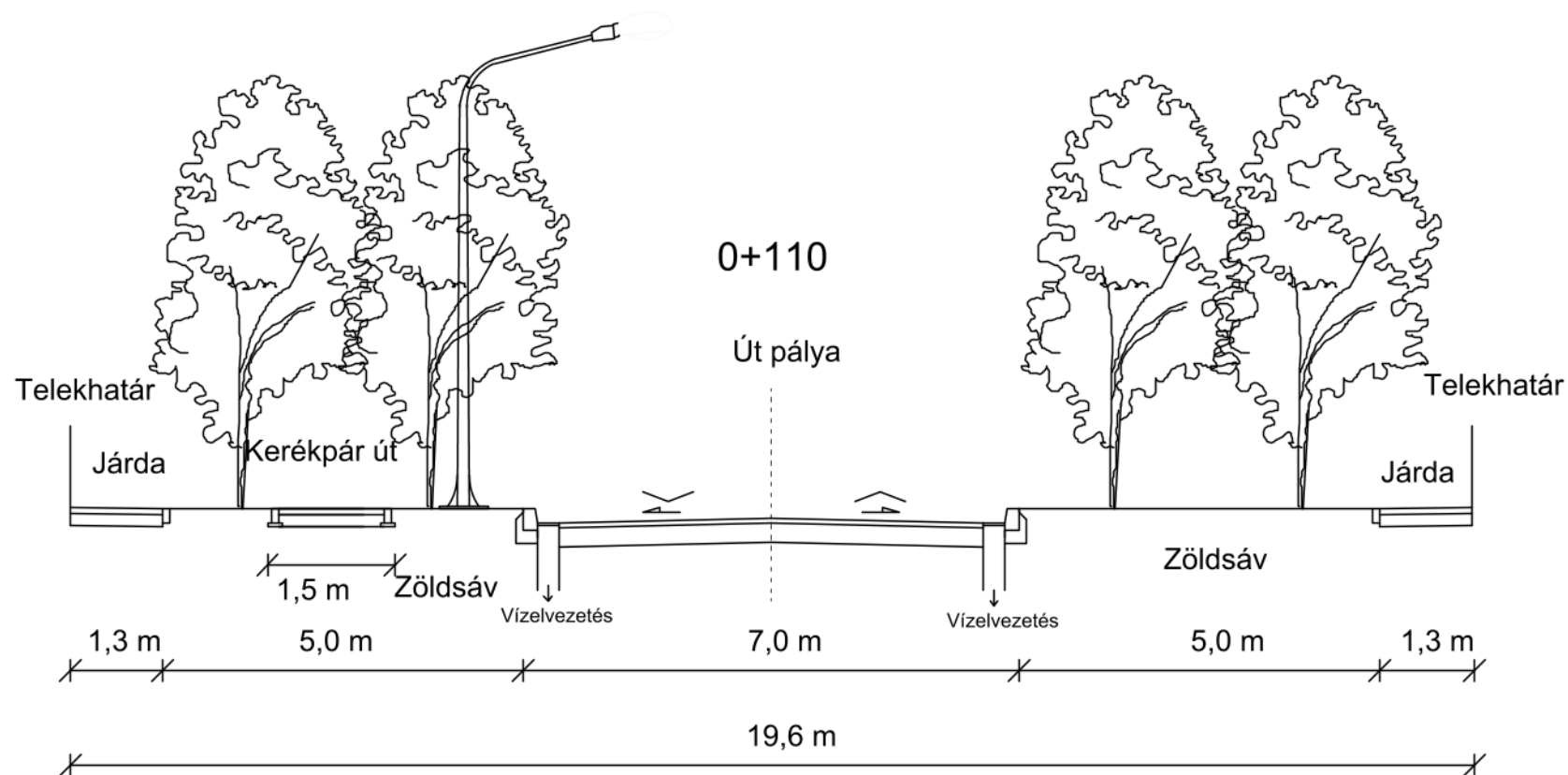
M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczy Attila

Dr. Macsik Klára

Rajzszám : R-07/b

Gr. Andrassy Gyula utca mintakeresztmetszelve



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Tervezett kerékpárnyomvonalak mintakeresztmetszelve

2016. május

Bódy Tamás

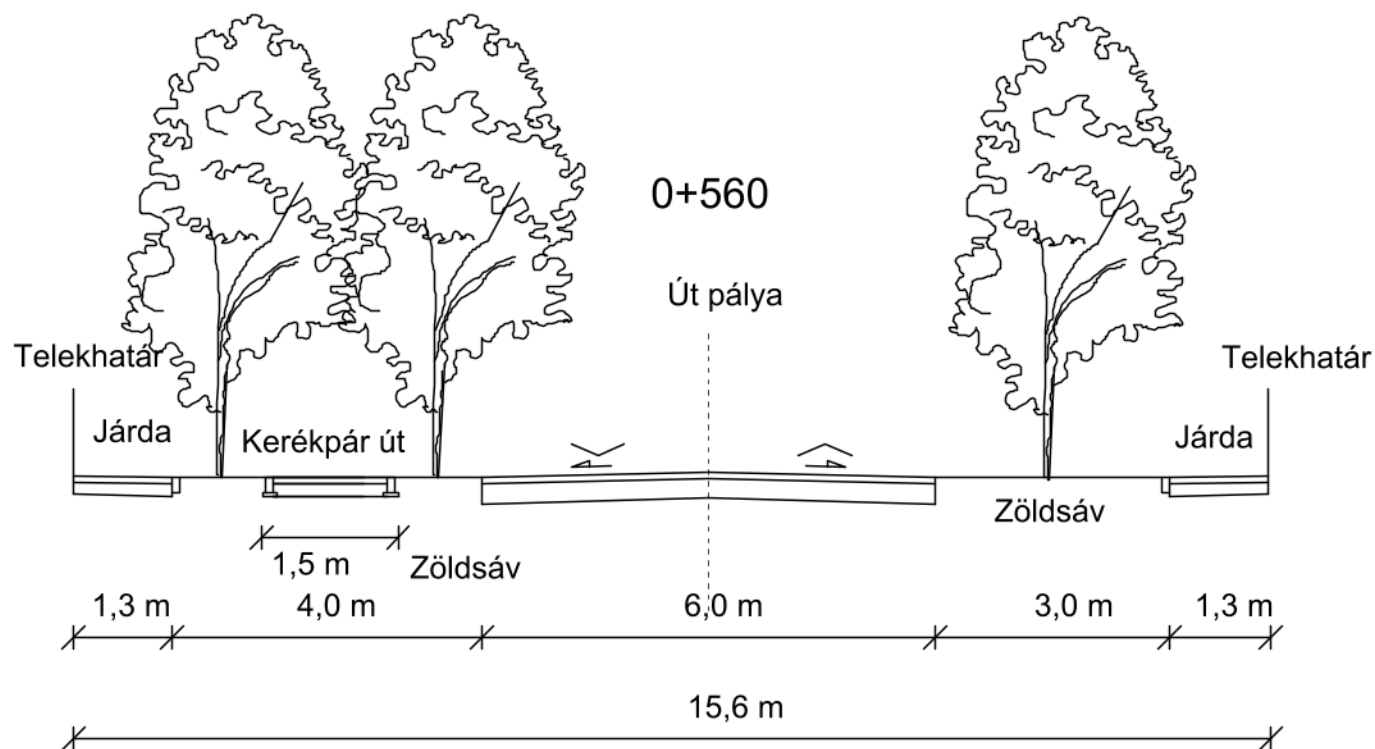
M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Dr. Macsik Klára

Rajkszám : R-07/c

Gr. Andrásy Gyula utca mintakeresztmetszévényé



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Tervezett kerékpárvonalak mintakeresztmetszévényé

2016. május

Bédy Tamás
Dr. Macsinka Klára

M=1:100

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Rajkszám : R-07/d

3.5 Gyalogos közlekedés

Csongrád belterületén a lakosság nagy része választja a gyalogos közlekedést. A város utcáinak széles keresztmetszete voltaképp minden utcában lehetővé teszi a minimum egyoldali, de jellemzőbben kétoldali járdatestek kiépültségét. Jelenleg megközelítőleg 120 km kiépített járda van a városban, felületük túlnyomó részt burkoltak, mely főként aszfalt burkolatot jelent.

A központban, így a Fő utca mentén a járdák burkolatát az elmúlt években térkőburkolatra cserélték, felélénkítve a város látképét. A lakóutcák járdafelületei azonban főként évtizedes aszfaltburkolat, mely állapota vagy épp a kivitelezés minősége miatt már egyáltalán nem megfelelő, felújításra szorulnak.

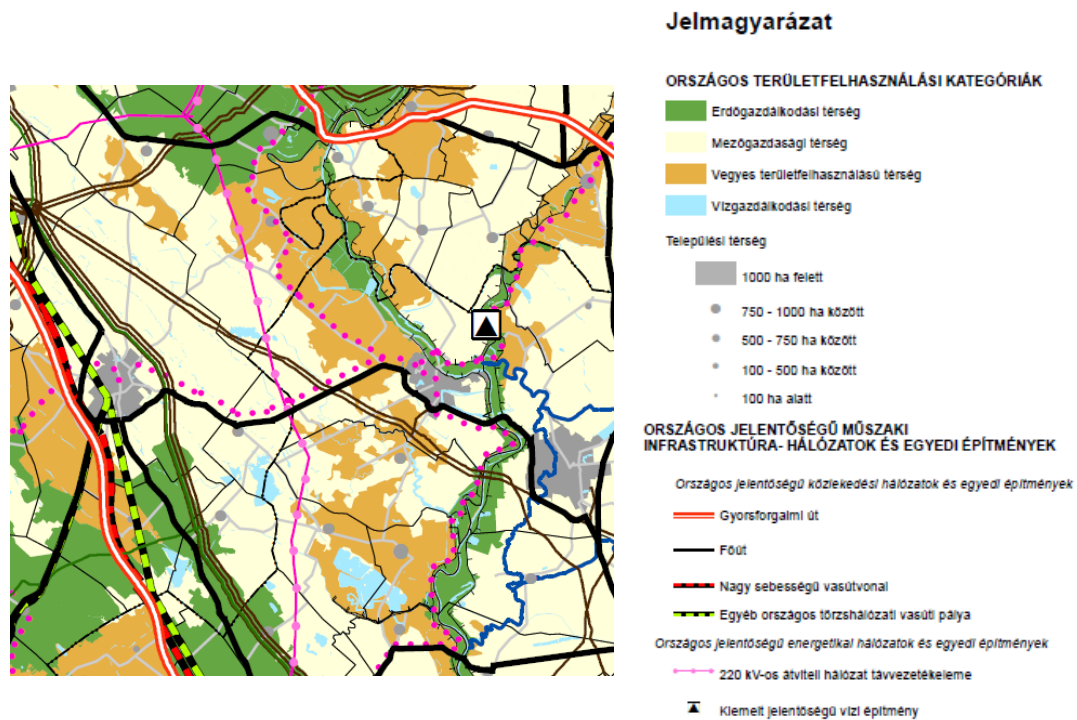
Gyalogos forgalom szempontjából leginkább igénybe vett területek, a Fő utca menti üzletek, az autóbusz pályaudvar és a Dózsa György tér, a szentháromság téri iskola környéke, ezzel együtt a park, illetve a Dob utca a Gyógyfürdő végett.

4. Tervelőzmények/Területfejlesztési dokumentációk elemzése

4.1 Országos területrendezési terv (Otrt)

Az Országgyűlés által 2003-ban elfogadott törvény, mely az ország különböző térségeinek műszaki infrastruktúrájának összehangolt, rendezett hálózati rendjét szabályozza, valamint az egyes térségi terület felhasználások feltételeit határozza meg. E törvény 29. § kimondja, hogy minden ötödik évben felül kell vizsgálni a tervet. A legutóbbi ilyen felülvizsgálat 2013 decemberében történt és 2014 január 1-jén lépett érvénybe.

Ezen tanulmányom elkészítésekor tehát a 2014 óta hatályos Otrt-t vettem figyelembe.



(Otrt és jelmagyarázat)

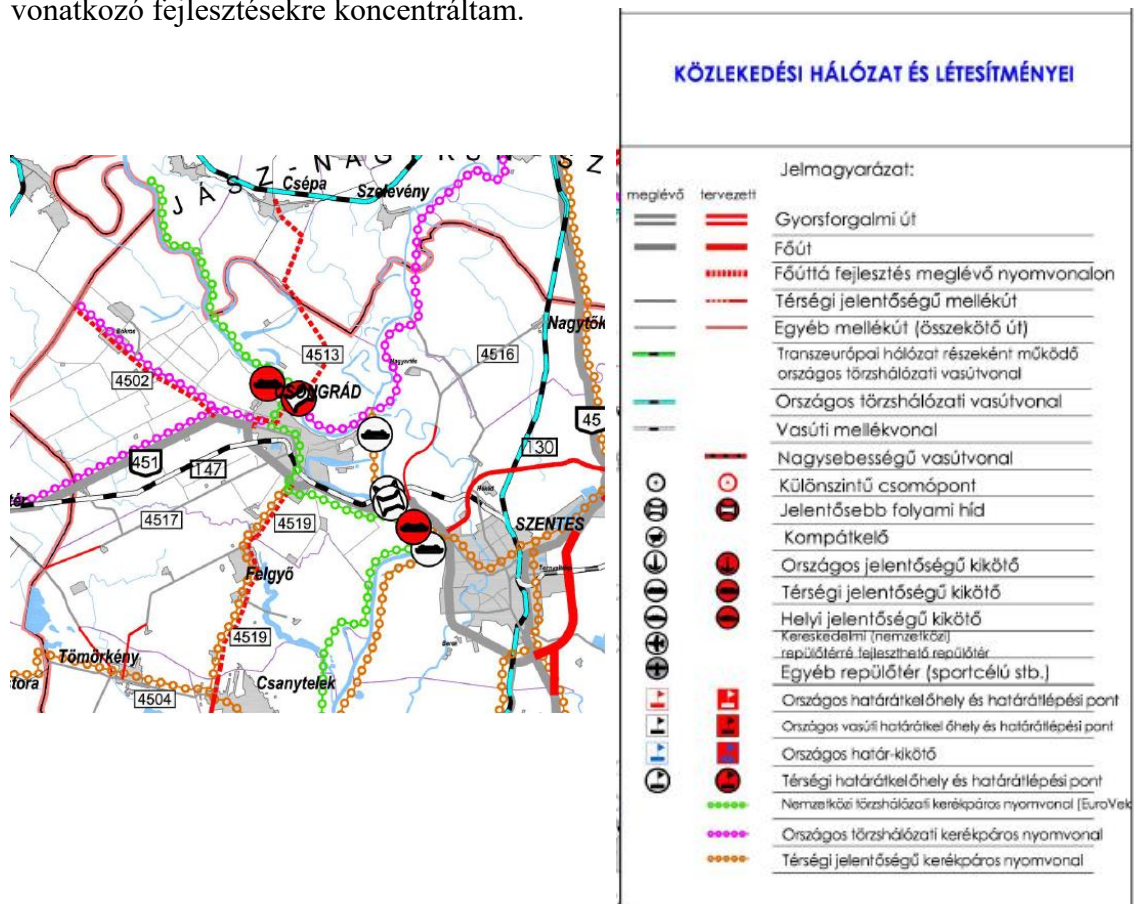
A tervlapon a települést reális méretekkel ábrázolja, bár a környező kisebb településekhez hasonlóan nem nevezi meg. Valós képet fest kapcsolatáról az országos főút hálózattal, például már elkészültként jelöli a 451-es főút elkerülő szakaszát, mely az előző 2008-as verzióban még tervezettként szerepelt. Szerepelnek továbbá a meglévő országos mellékút nyomvonalak, melyek a települést érintik, illetve az országos kerékpárút nyomvonala is.

Fejlesztési szándékokat azonban nem véltem felfedezni a tervlapon. A részletesebb fejlesztési szándékok a megyei rendezési terven szerepelnek.

4.2 Csongrád megyei rendezési terv

A 2005-ben kiadott önkormányzati rendelet, 2012-ben a 10/2012. (III. 19.) önkormányzati rendelettel módosított Csongrád Megyei Területrendezési terv tekinthető a hatályosnak.

A rendelet az Otrt-hez hasonlóan, azonban megyei szinten határozza meg a térségi terület felhasználási feltételeket, valamint a műszaki-infraszerkezeti hálózatok rendjének összehangolását. Külön figyelmet fordít a fenntartható fejlődésre, terület, táj ökológiai és erőforrások védelmére. Jelent tanulmányomban a település közlekedési hálózatára vonatkozó fejlesztésekre koncentráltam.



(Megyei rendezési terv és jelmagyarázat)

A tervlap a települést reális méretekben ábrázolja. Valós képet fest kapcsolatáról az országos főút hálózattal, például már elkészültként jelöli a 451-es főút elkerülő szakaszát, mely az előző 2005-ös verzióban még tervezettként szerepelt.

Tervezett fejlesztési szándékok:

- A település északi pontján tervezett térségi jelentőségű kikötő található
- A 4513-as számú összekötő út nyomvonalán tervezett, a Tisza folyón jelentősebb folyami híd található. Minden bizonnyal az időszakos pontonhidat hivatott felváltani.
- A településen áthaladó nemzetközi törzshálózati kerékpáros nyomvonal, az EuroVelo 11 szakasza látható.
- A 4519-es országos összekötő út mentén térségi jelentőségű kerékpáros nyomvonal látható

4.3 Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)

A hatályos Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2015 augusztusában készült a Belügyminisztérium megbízásából. Célja a város középtávú fejlesztéseihez szükséges előzetes intézkedések meghatározása és azok betartatása a jóváhagyott jövőkép által. Ez a dokumentum a 2008-ban készült Integrált Városfejlesztési Stratégiát váltotta le.

A közlekedési hálózat szempontjából az ITS két fontos pontot említ:

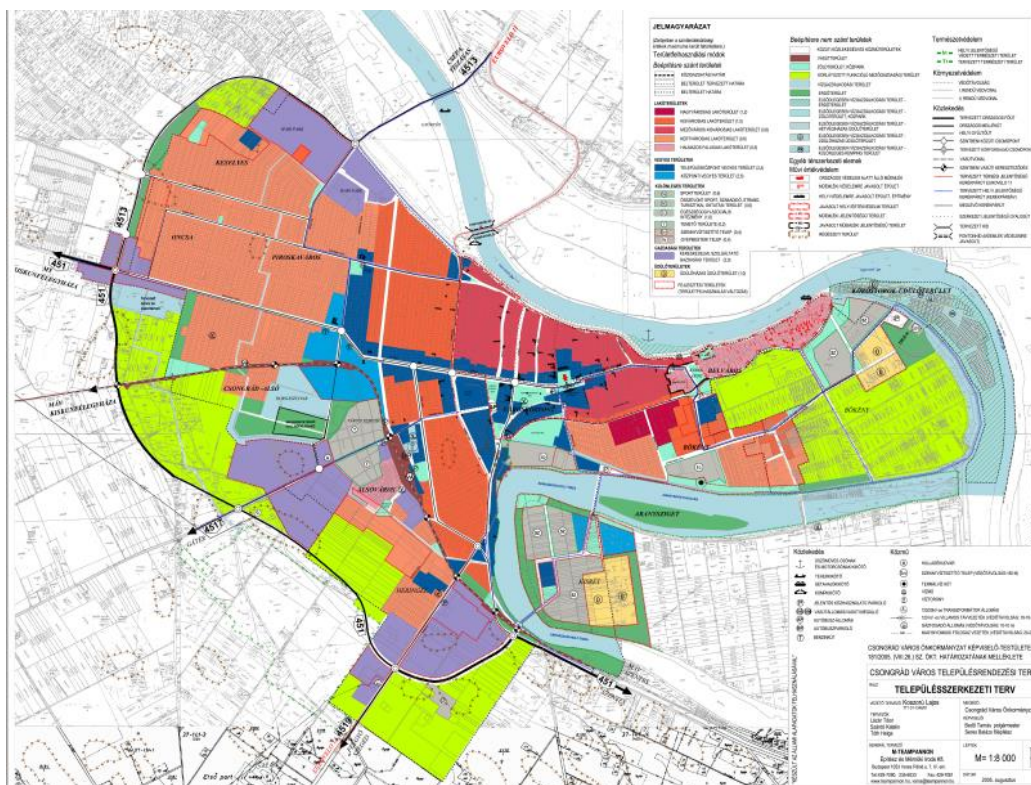
- önkormányzati tulajdonú belterületi úthálózat fejlesztés, felújítás (ütemezése 2015. október – 2023. december között)
- Csongrád - Szentés közötti kerékpárút nyomvonalának kiépítése a 451. úton (ütemezése 2015. október – 2018. december között)

Az említett két fejlesztési szándékot azonban a dokumentum tovább nem részletezi.

4.4 Településszerkezeti terv (TSZT)

Az város településrendezési tervei, melyek magukba foglalják a Településrendezési tervet és a Helyi építési szabályzatot, 2005-ben kerültek hatályba. A Településszerkezeti terv 2011-ben, négy ponton került módosításra, a képviselő-testület által.

A tervlap tanúsága szerint a város közlekedési hálózatában igen sokszámu fejlesztési elképzelés van jelen.



(Csongrád város szerkezeti terv kivonat)

Közlekedési hálózatot érintő főbb fejlesztési elképzelések:

- Állandó közúti híd létesítése a Tisza folyón, az Attila utca – ipari út csomópontjában található körforgalom és a túlparton a 4513 országos összekötőút 10+600 szelvénye közötti légvonalban 1 km-es szakaszon.
- A kiépítendő új közúti híd és a már meglévő pontonhíd közötti szakaszon új teherkikötő létesítése.
- Az Északi városrész tehermentesítése céljából az Attila utca, Egyetértés utca, Bethlen Gábor, Tompa Mihály utca (45118-as országos mellék úthálózati elem) helyett az új ipari út válna bekötőúttá, mely a 451-es út 22+240 szelvényében lévő körforgalmú csomópont és az Attila utca 0+800 szelvényében lévő körforgalmú csomópont között teremt kapcsolatot a város területén kívül.
- Az új állandó közúti hídon tervezett helyi jelentőségű kerékpárút (kerékpársáv) létesítése, mely az Attila utcán és a Szőlőhegyi utcán illetve a Piroska János téren és Fekete János utcán haladna. A Fő utca Fekete János utca csomópontot elérve csatlakozna a már meglévő kerékpárútba.

- A Széchenyi utca valamint a Szőlőhegyi utca között a Hosszú utcán és a Pázmány Péter utcán keresztül új belterületi gyűjtőút kialakítása út keresztmetszet szélesítéssel és fásítással.
- A Kistrét bekapcsolása a város területébe az Aranyszigeti töltésen keresztül, összekapcsolva a Kis-Tisza utcát és a 451-es út 26+950 szelvényében lévő körforgalmú csomóponttal, a Holt Tiszán való átkelési lehetőség létrehozásával.

A tervben ezeken a főbb fejlesztési irányokon kívül sok apróbb változtatást is felfedeztem, azonban ezek tanulmányom szempontjából nem mérvadóak.

5 Fejlesztési javaslatok

A fejlesztési javaslatok megfogalmazása és kidolgozása során a vizsgálati munkarészek által feltárt hiányosságokat és elavult kapcsolati kialakításokat vettem alapul. A város jelenlegi közlekedési hálózatának nagyobb konfliktuspontjait, illetve fejlesztésre váró kérdéseket dolgoztam ki részletesebben.

5.1 Település megközelíthetőségének fejlesztése

5.1.1 Országos közúthálózati kapcsolatok fejlesztése

Az országos közúthálózati kapcsolatok melyekkel a város és térsége rendelkezik igen jók, ezzel fontos regionális ponttá emelve. Mindazonáltal Csongrád északi határát jelentő Tisza folyón az átkelést az előzőekben említett pontonhíd szolgálja ki a 4513 jelű összekötő út nyomvonalán. Átereszítő és teherbíró képességét tekintve azonban közel sem elegendő a meglévő állapot, főleg ha figyelembe vesszük az Ipari Park fejlődésének mértékét.



(Pontonhíd)

Mind a megyei rendezési terv, mind a Településszerkezeti terv tartalmaz egy állandó szerkezetű közúti híd koncepciót mely kiváltva a pontonhidat megnövelné a forgalmat Csépa irányából. A híd már az 1997-es településszerkezeti tervben megjelent azonban

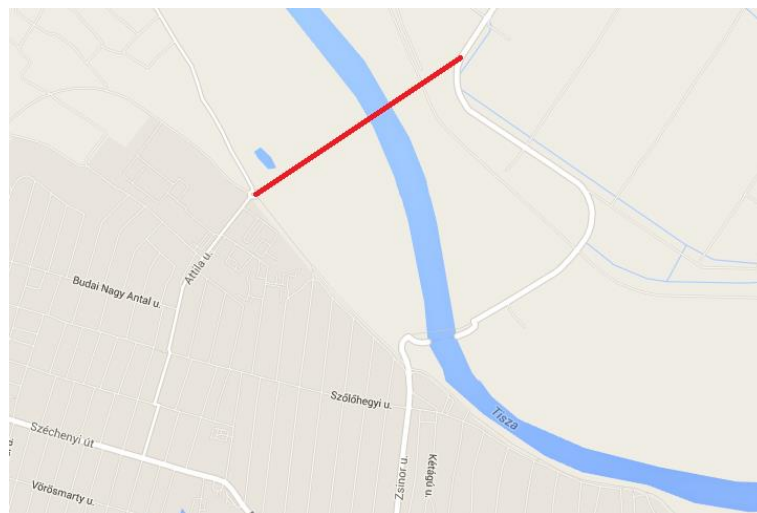
azóta sem történtek további lépések ez irányban. A településszerkezeti terv szöveges dokumentációjából kiderül, hogy a leendő nyomvonal kijelölésén kívül egyéb tervek nem születtek, sem terület elemzési tanulmány sem szerkezeti tervek nem készültek.

Véleményem szerint a közúti híd kialakítása fontos regionális fejlesztés lenne a város életében. Nem csupán a személyforgalom és az Ipari Park számára volna fontos, de ezzel együtt a közösségi közlekedés országos hálózatában is egy új mérvadó irányt jelenthetne.

Tervezett módosítás

A,

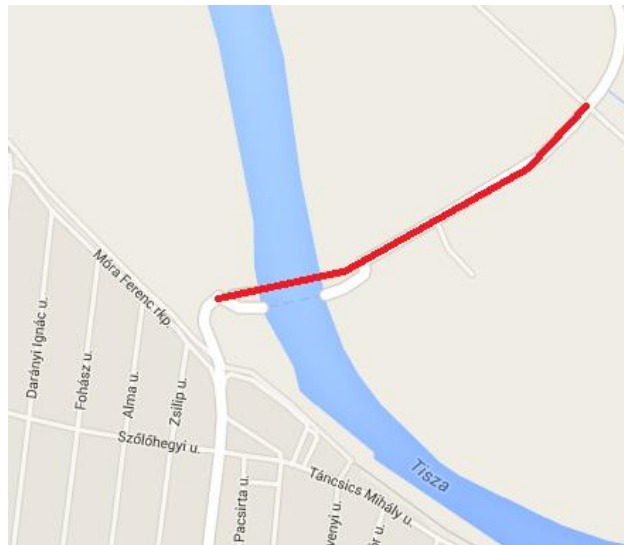
A településszerkezeti terv által említett Attila utca – ipari út csomópontjában található körforgalom és a túlparton a 4513 országos összekötőút 10+600 szelvénye közötti légvonalban 1 km-es szakaszon.



(Tervezett közúti híd nyomvonala)

B,

Megvizsgálva a lehetőségeket, melyeket a jelenleg használatban lévő pontonhíd és annak közúti kapcsolatai jelentenek, megfontolás tárgyát képezheti a pontonhíd kiváltása jelenlegi nyomvonalán egy állandó szerkezetű közúti híd kiépítésével.



(Alternatív közúti híd nyomvonal)

Figyelembe véve a városi oldalon meglévő úthálózati elemeket, valamint a túlsóparton szintén kiépült 4513 jelű országos összekötő út meglévő szakaszát, a beruházást megkönnyíthetné, illetve gazdaságosabbá tenné. Előzetes méréseim alapján mintegy 150 méterrel lehetne rövidebb a folyón keresztüli áthaladás, mint az előbb említett esetben.

5.1.2 Országos vasúthálózati kapcsolatok fejlesztése

A meglévő 147-es jelzésű vasútvonal, az előzőekben már említett egyetlen vasúthálózati kapcsolat mely érinti Csongrádot. Közvetlen kapcsolatot jelent Kiskunfélegyházával valamint Szentessel illetve közvetetten Orosházával.

A vizsgálat feltárta, hogy a helyközi közösségi közlekedésben igen nagy szerepet játszik ez a vasútvonal, főként az ingázó lakosság körében. Sokan veszik igénybe elérve a környező településeket, illetve Kiskunfélegyházán át Budapest is elérhető általa. Jelenleg csak személyi forgalom közlekedik a nyomvonalon, teherszállítás nem történik.

Meglévő állapotok

Jelenleg a 147-es vonalán egyetlen élő vágány fut végig, mely manapság igen rossz állapotban van, karbantartási és fejlesztési munkák hiánya miatt. Túlnyomó többségben Bzmot típusú, dízelüzemű közlekednek rajta, melyek szintén rossz állapotban vannak.

Fontos megemlíteni továbbá a vasútállomás állapotát, mely igen leromlott. A felvételi épület mellett a peronok állapota sem kielégítő, a sínkorona szintű keskeny kialakításuk, valamint az akadálymentesítés hiánya erősen befolyásolja az utasok komfortérzetét, egyben nehézkessé teszi a le és felszállást.

Sem elektronikus utas tájékoztatási rendszer, sem elektronikus jegyvásárlási lehetőség nincs kiépítve az állomás területén.



(A vonalon jellemző dízel motorkocsi)

Fejlesztési javaslat

Véleményem szerint a vasútvonal felújítása és fejlesztése fontos lépést jelentene a regionális közösségi közlekedésben ezzel együtt a város életében is.

A nyomvonal bővítésével a jelenlegi egy vágány helyett vágánypár kialakításával növelhető lehetne a járatok száma. A jelenlegi 48 kg/m rendszerű szerkezetének fejlesztése nagyobb tengelyterhelésű szerelvények használatát is lehetővé tenné. Fejlesztési irány továbbá a vonal teherszállításra való használata is.

A nyomvonal fejlesztése mellett a szerelvények fejlesztése is fontos lépés lenne. Jelenleg csak dízel motorvonatok tudnak közlekedni felsővezetékek hiányában, azonban a fejlesztések mértékétől függően akár villany motorvonatok is igénybe vehetik a vonalat.



(Új típusú dízel motorvonat)

A vasútpálya fejlesztése mellett fontos kitérni a vasútállomás épületére, mely komoly felújításokra szorul. A peronok korszerűsítése és ezzel együtt akadálymentesítése fontos pontját képezi vasúti kapcsolatok fejlesztésének.

További fontos megoldásra váró pont az utas tájékoztatás kérdése mely jelenleg hirdetőtáblán és szóban történik.

5.2 Belterületi közlekedés hálózati fejlesztése

5.2.1 Fő utca – Vasút utca kereszteződés átalakítás

A település egyik legjelentősebb csomópontja a Fő utca Vasút utca kereszteződése.

Eredetileg a széles, a nagy aszfaltfelületek még akkor kerültek kiépítésre, amikor az érintett útszakaszok a 451 számú II. rendű főút belterületi szakaszait képezték. Az elkerülő út kiépítése azonban változtatott a forgalmi viszonyokon, csökkentette a nehézgépjármű forgalmat, mérsékelte a kereszteződés napi járműforgalmi terhelését.

2016 januári adatok alapján a csomópont Fő utcai tengelyén 4000 – 8000 Ejm/nap forgalom halad át, míg a Vasút utcai ágán 2000 – 4000 Ejm/nap forgalmi terhelés érkezik.

Az adatokból világosan látható a terhelés mértéke, melyet a jelenlegi csomópont kialakítás konfliktusok kialakulása nélkül nem képes lebonyolítani.

Meglévő állapot



(Fő utca – Vasút utca kereszteződés)

A jelenlegi forgalmi viszonyok és a jelzőtáblás forgalomirányítás a város egyik kiemelt konfliktuspontjává teszik ezt a csomópontot. Jelenleg három ágú csomópontként működik, a Fő utca nyugati ága a 4512 jelű út, míg a keleti és a Vasút utca ágak a 4513 jelű út részei. Közbeső járdaszígek kialakítására nem került sor.

Közösségi közlekedéshez tartozó megállók nincsenek kiépítve a fejlesztési területen.

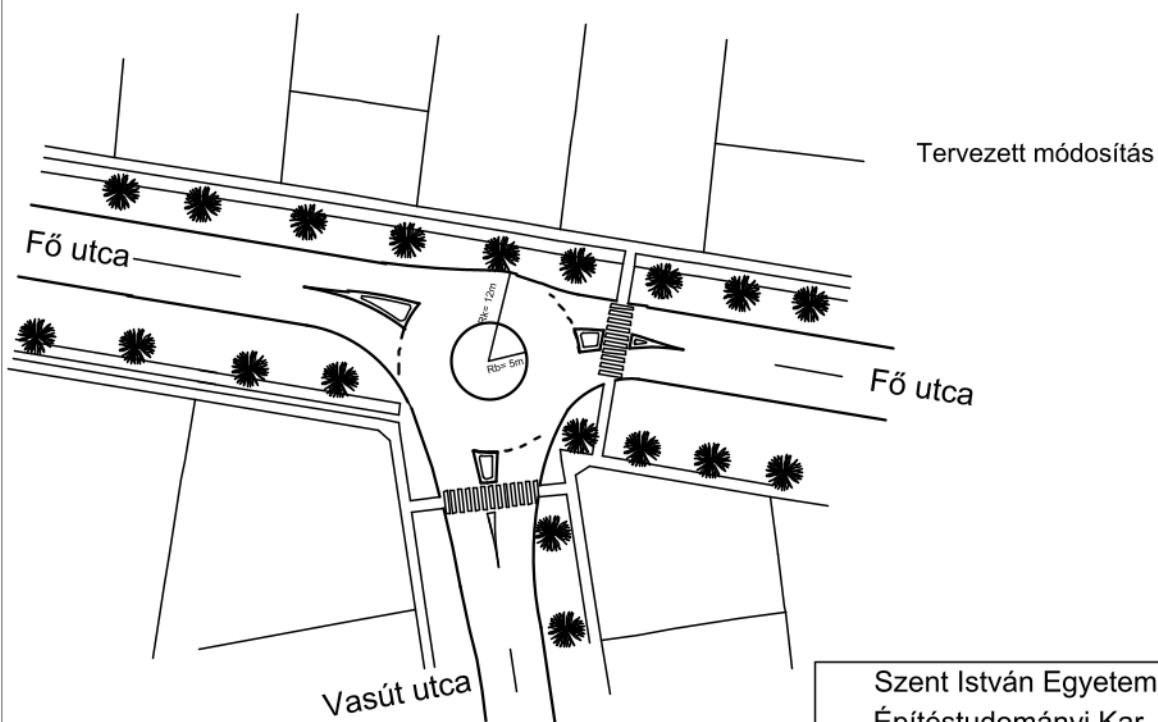
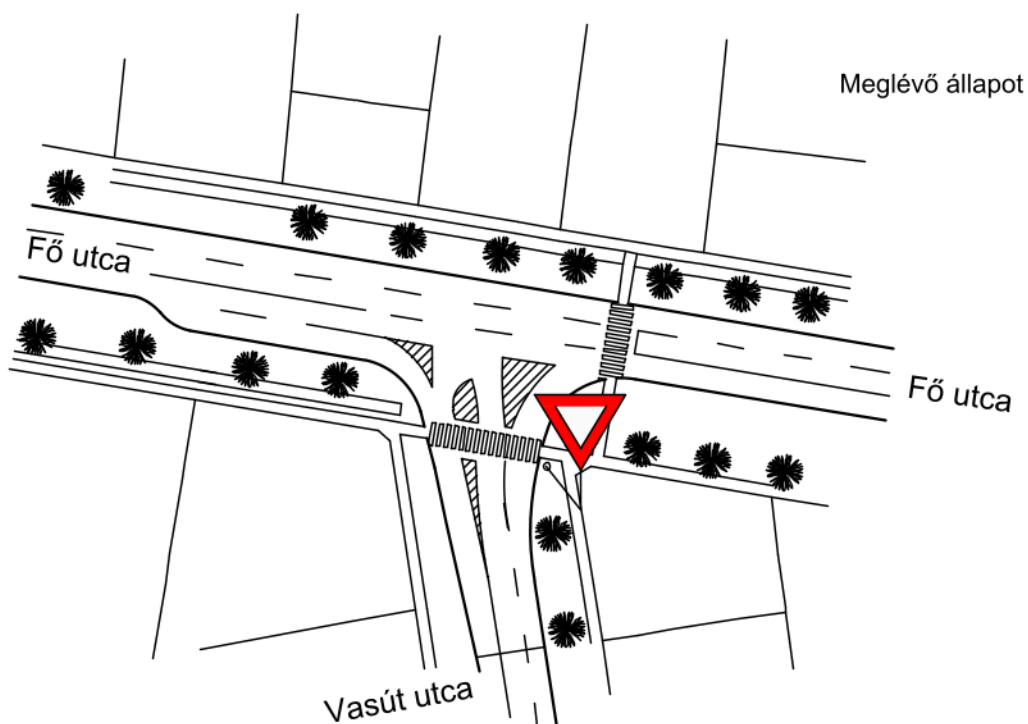
Ennek fényében a kereszteződés forgalomtechnikai fejlesztésére körforgalmú kapcsolati kialakítás javasolt, mely nagyban egyszerűsítene a csomópont forgalmának lebonyolítását.

Tervezett változások

A szűkített körforgalmi csomópont kialakításával visszanyerhetővé válnának nagyobb felületek is melyek jelenleg aszfaltburkolatúak, így a zöldfelületeket illetve a gyalogosok rendelkezésére álló járdafelületeket növelve. Mérsékelné az áthaladó forgalom sebességét, illetve megkönnyítené a kereszteződés átláthatóságát. Hosszú távon a körforgalmi kialakítás gazdaságosabb megoldás, mint a jelzőlámpás forgalomirányítás.

A körforgalmi csomópont kialakítását tekintve a meglévő úttengelyek metszésében tervezem kialakítani a középpontot. A kereszteződés jelen méretei alapján 12 méter sugarú mini körforgalom helyezhető el.

Fő utca - Vasút utca kereszteződés átalakítás helyszínrajz



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Fő utca - Vasút utca kereszteződés átalakítás

2016. május

Bédy Tamás

M=1:1000

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Bédy Tamás
Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R-08

5.2.2 Fő utca – Zsinór utca kereszteződés átalakítás

A Belváros városrészének kiemelt kapcsolatát jelenti a Fő, Zsinór és Dob utcák kereszteződése. A nagyszámú forgalom illetve a forgalomcsillapítás hiánya miatt ez a kereszteződés kiemelt konfliktuspontot jelent a városi közlekedés számára.

2016 januári adatok alapján a csomópont Fő utcai tengelyén 4000 – 8000 Ejm/nap forgalom halad át, míg a Vasút utcai ágán 2000 – 4000 Ejm/nap forgalmi terhelés érkezik.

Az adatokból világosan látható a terhelés mértéke, melyet a jelenlegi csomópont kialakítás konfliktusok kialakulása nélkül nem képes lebonyolítani.

Meglévő állapotok



(Fő utca – Zsinór utca kereszteződése)

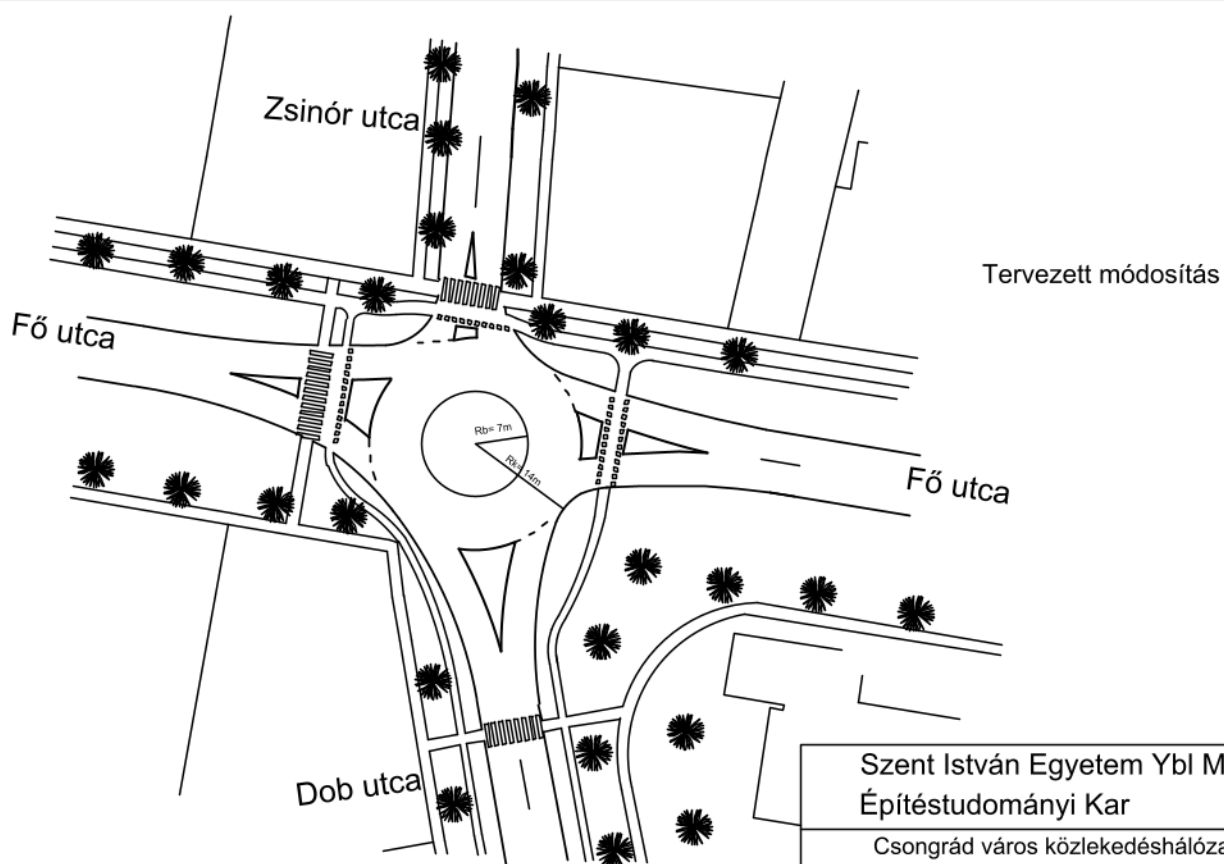
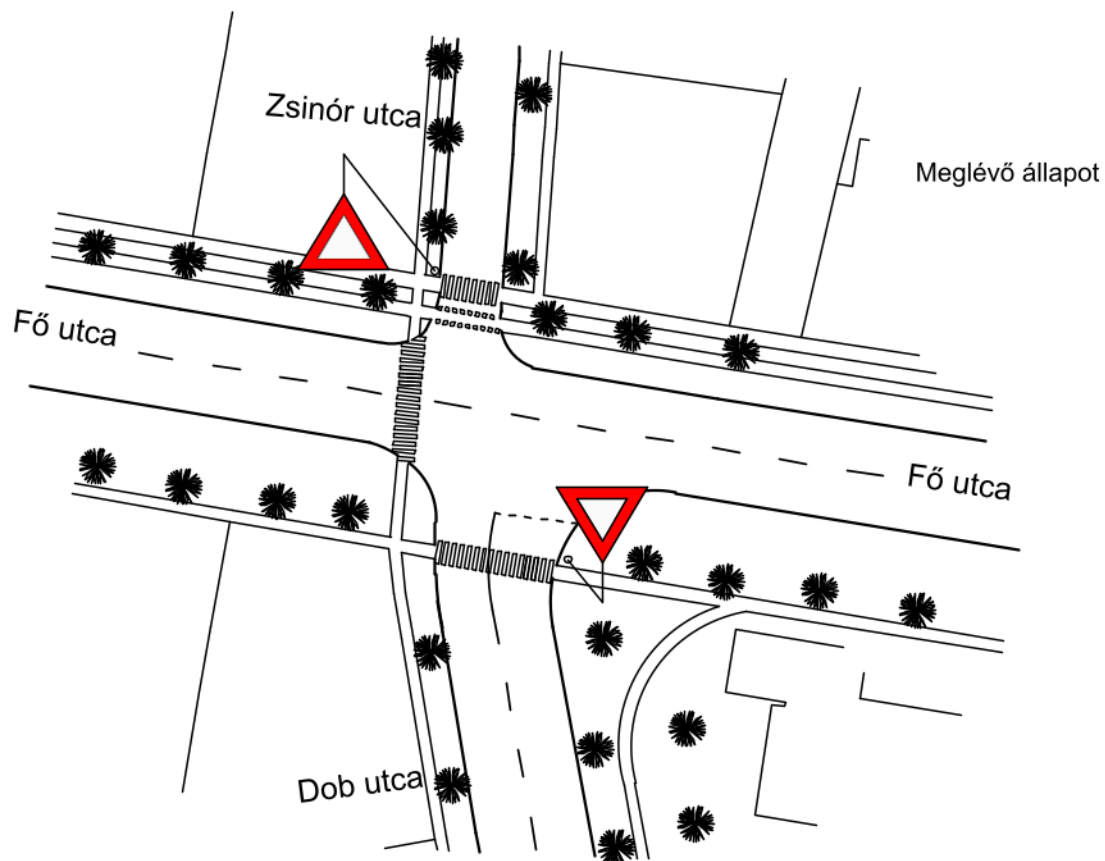
A fejlesztésben érintett terület a 4513 jelű út belterületi szakaszának része mely északról a Zsinór utca nyomvonalán haladva a kereszteződésen át nyugati irányban a Fő utcán, halad tovább. A kereszteződés déli ága a kiemelt lakóút jellegű Dob utca melye közkedvelt közlekedési irány elkerülve a nagyobb forgalmú utcákat. Keleti ága a Fő utca folytatása mely be vezeti a forgalmat a Belváros szívébe.

A jelenlegi csomópont egyszerű négy ágú kereszteződésként működik, melyből a Fő utca vonala (Kiskunfélegyháza felé) illetve a Zsinór utca (Csépa felé) a legkihasználtabb irányok. A fejlesztés által kijelölt új csomóponttal együtt a környezet is átalakításra szorul, különös tekintettel a gyalogátkelő helyek, valamint a kerékpár nyomvonalak tekintetében.

Tervezett változások

A szűkített körforgalom kialakítását a meglévő út tengelyek metszésében kell kialakítani. A tervezési értékek a külső körív sugarának tekintetében a minimális 14 méter. A körforgalmú csomópont kialakításakor a meglévő gyalogátkelő helyek áthelyezése szükséges. A Fő utca nyomvonalán haladó kerékpárút tervezett átkelési pontjának kialakítása a csomópontban a Dob utca irányába. Visszanyerhetővé válnának nagyobb felületek is melyek jelenleg aszfaltburkolatúak, így a zöldfelületeket illetve a gyalogosok rendelkezésére álló járdafelületeket növelve.

Fő utca - Zsinór utca kereszteződés átalakítás helyszínrajz



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Fő utca - Zsinór utca kereszteződés átalakítás

2016/2

Bódy Tamás

M=1:1000

Külső konzulens:
Dr. Pinkóczi Attila

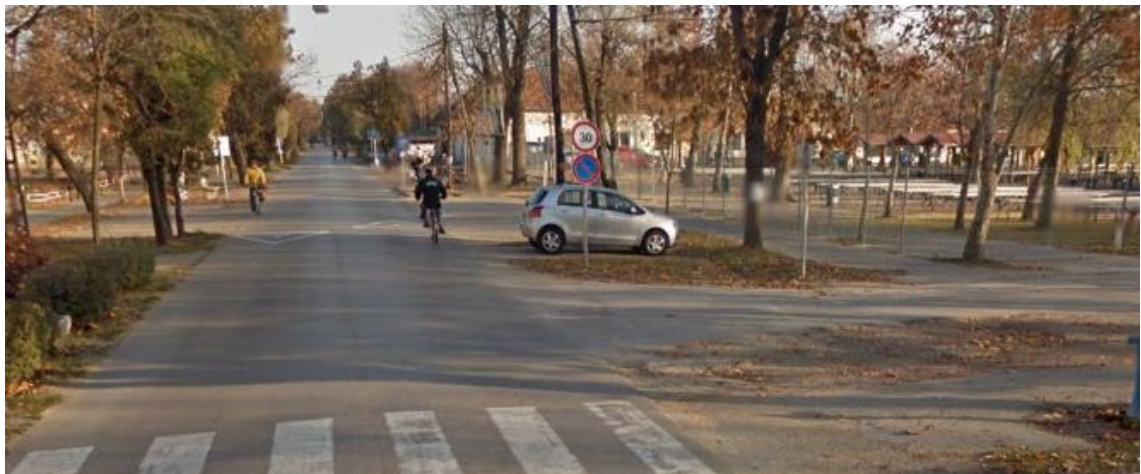
Bódy Tamás
Dr. Macsinka Klára

Rajzsám : R9

5.2.3 Piroska János tér (Piac tér) forgalomcsillapítása

A Szőlőhegyi utca 0+550 és 0+750 közötti útszakasz a városban élők számára kiemelt fontosságú közösségi terület. Az útszakasz mentén helyezkedik el a Piac tér, a Szent József templom, a Piroskavárosi Általános Iskola illetve a város második számú Postája.

Meglévő állapot



(Piroska János tér)

Az útszakasz jelenlegi állapotában jelzőtáblás forgalomirányítással van ellátva, illetve ezen belül, a Bocskai István utca és a Szent Imre utca között 30 km/h-s forgalomcsillapítás van érvényben. Útburkolati felfestés figyelmeztet továbbá az alkalmankénti gyalogos átkelésre a nyílt útszakaszon.

A Szőlőhegyi út forgalmát figyelembe véve, valamint a nagyszámú gyalogos és kerékpáros forgalmat mely a Piac tér vonzáskörzetére igen jellemző, a területet kiemelt konfliktusövezetté teszi a városi közlekedéshálózatban.

Megállapításom szerint a jelenlegi forgalomirányítási és csillapítási megoldások nem megfelelőek ezen a kiemelt területen.

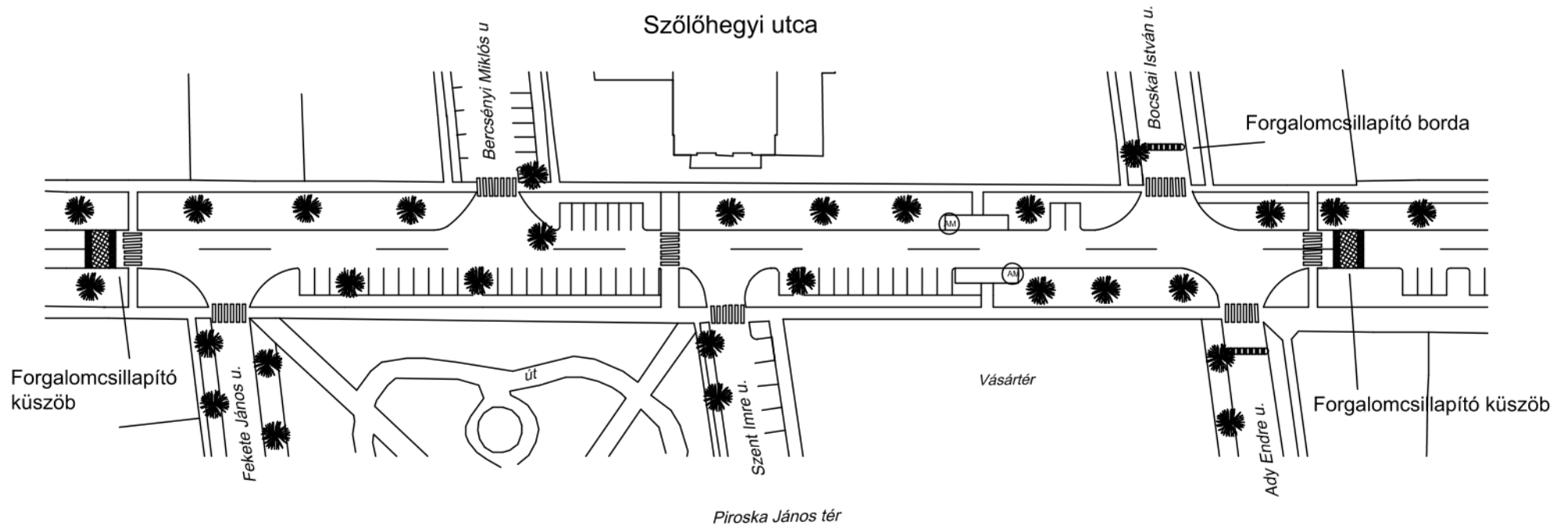
Tervezett változások

A konfliktusok megszüntetése, minimalizálása érdekében az útszakaszt 0+550 és 0+750 számú szelvények között 30 km/h-s övezetté nyilvánítanám, illetve a forgalomcsillapított övezet előbb említett szelvényeiben forgalomcsillapító küszöböket alakítanék ki, ezzel jelölve az övezet határait.

Továbbá a keresztező utcák csatlakozásainál, tehát az Ady Endre, Bocskai István Szent Imre Bercsényi Miklós és Fekete János utcáknál forgalomcsillapítási bordákat és jelzőtáblák alkalmazását ajánlom.

További forgalomcsillapítási megoldást jelent, a gyalogátkelő helyek kiemelése az útburkolatból. Megfontolás tárgyát képezhetné továbbá az útszakasz forgalmi korlátozása piac napokon. Az útszakasz elzárása személygépjárművek előtt illetve a csatlakozó mellékutcák, az Ady Endre és a Szent Imre utcák Piactér felőli lezárása. Az ideiglenes lezárás elkerülő útvonala megoldható az Arany János, Fő, Fekete János utcák használatával.

Piroska János tér (Piactér) forgalomcsillapítása



Szent István Egyetem Ybl Miklós Építéstudományi Kar		
Csongrád város közlekedéshálózatának fejlesztési lehetőségei		
Piroska János tér (Piactér) forgalomcsillapítása		
2016. május	Bódy Tamás	M=1:1000
Külső konzulens: Pinkóczi Attila	Dr. Macsinka Klára	Rajzszám : R-10

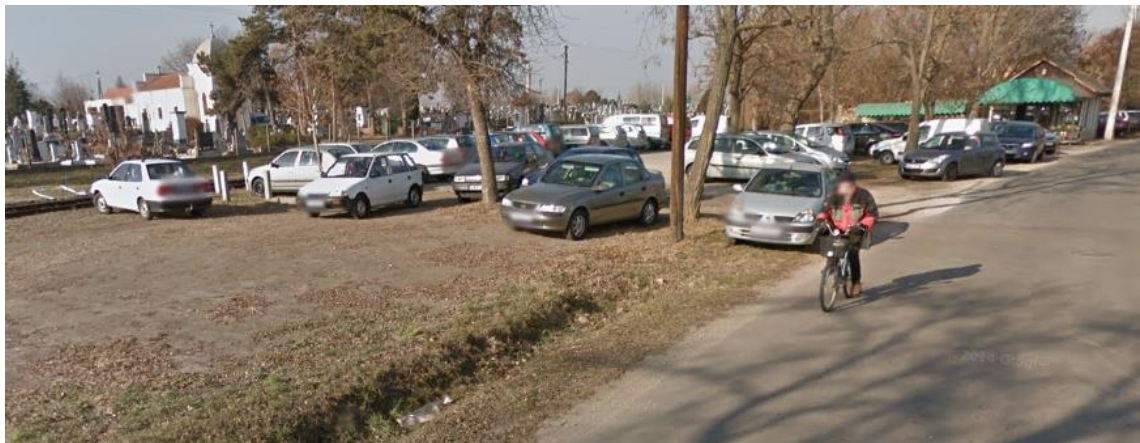
5.3 Városi parkolás fejlesztése

A város területén a parkolási lehetőségek megfelelőek, a forgalomvonzó létesítmények többségében jól ellátottak. Vannak azonban olyan létesítmények melyek környezetében nincsenek, vagy nem megfelelően vannak kialakítva parkoló területek.

5.3.1 Városi temető meglévő parkolójának (P+R) rendezése

A település forgalomvonzó létesítményeinek vizsgálata során megállapítottam, hogy a városi temető nem rendelkezik burkolt felületű parkolóval.

Meglévő állapot



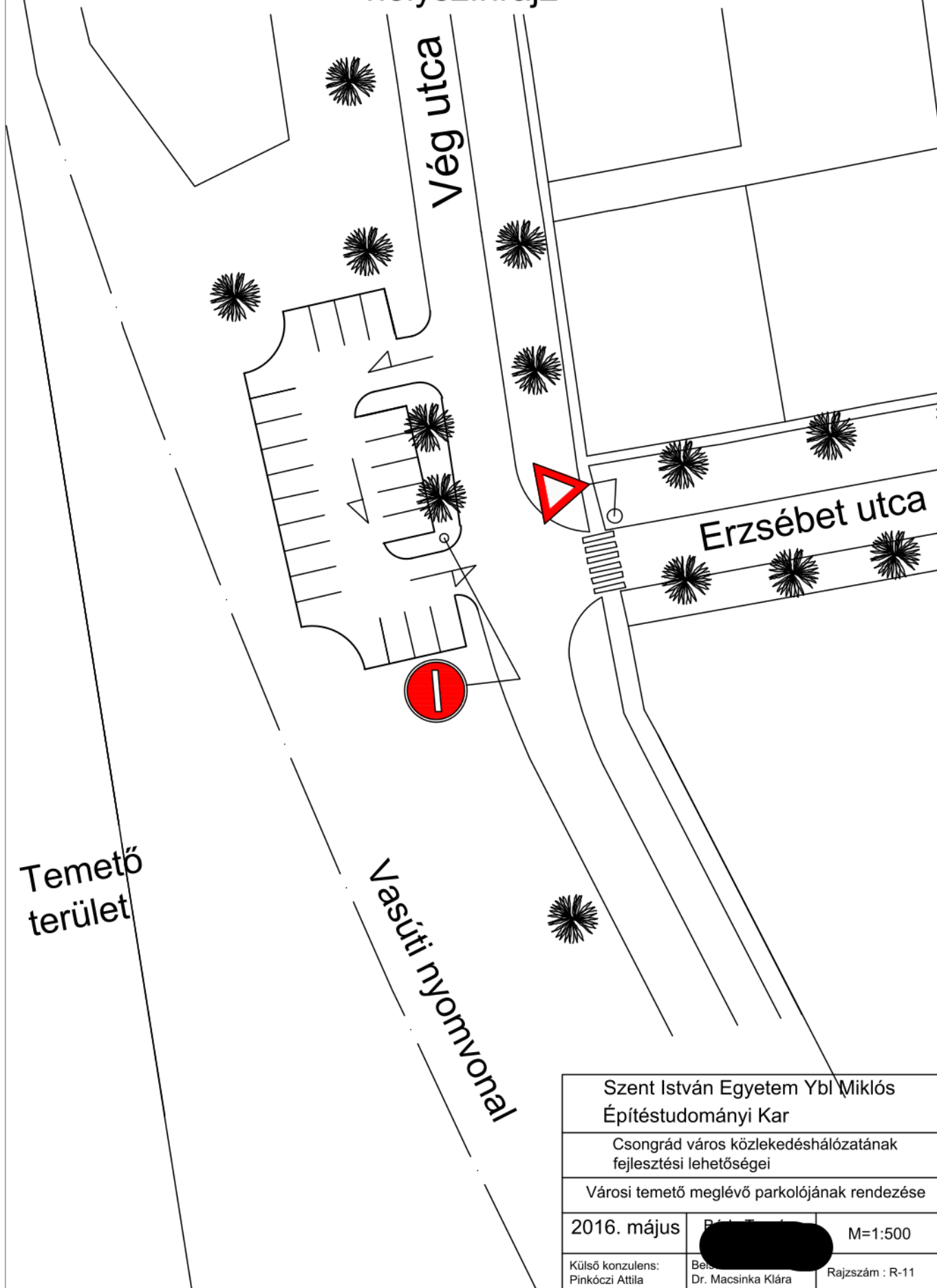
(Temető jelenlegi parkolója)

A jelenlegi parkolásra kijelölt nagyobb terület a Vég utca és az Erzsébet utca kereszteződésénél található. Szerkezetét tekintve zúzottkő illetve döngölt föld burkolatú, illetve helyenként a zöld felület szolgál parkolásra. Csapadékvíz elvezető rendszer sincs rendesen megoldva a kijelölt területen, mindössze a meglévő nyíltárkos csapadékvíz elvezetés van használatban.

Tervezett változások

A kialakításra kerülő parkoló, melyet a meglévő parkolásra használt területre terveztem, méretei alapján 23 parkolóhelyet enged meg. Azonban további, kihasználatlan terület foglalásával ez a szám növelhető az Erzsébet utca másik ága felé, déli irányban. Ez a terület méreteiben azonos a kialakított parkoló felülettel, így további 22 -24 darab parkoló nyerhető.

Városi temető meglévő parkolójának rendezése helyszínrajz



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Városi temető meglévő parkolójának rendezése

2016. május

M=1:500

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Belső konzulens:
Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R-11

5.3.2 Csongrád vasútállomás parkoló kialakítás

A település forgalomvonzó létesítményeinek vizsgálata során megállapítottam, hogy a vasút állomás területén nincs kialakítva megfelelő burkolt felületű parkoló. Az állomás

Meglévő állapot



(Vasútállomás)

A vasútállomáshoz vezető szervízút mely a Vasút utcáról nyílik valamint az állomás épülete előtt található részben aszfalt burkolatú terület szolgál jelenleg parkolási célokat.

Fejlesztési javaslat

Az állomás épülete előtt található nagyobb burkolt felületen K+R parkolók kialakítása. Előzetes felmérés alapján és az adott terület méreteit alapul véve 20 parkolóhely kialakítása lehetséges.

További K+R illetve P+R parkolóhelyek hozhatók létre további térfoglalásokkal az állomás épülete körül.



(Területfoglalási lehetőség)

5.4 Gyalogos hálózat fejlesztése

Csongrád város a gyalogos hálózat kiépítettségét tekintve igen gazdag. Ezt az adottságot főként a település utcáinak jellegzetes széles keresztmetszeteinek köszönheti. Ezek a széles keresztmetszetek a nagyvárosoktól eltérően teret engednek a kétoldali járdák kiépülésének, a nagy zöldfelületeknek, valamint a kerékpár utaknak. Így mondhatjuk, hogy Csongrád gyalogos infrastruktúrája számottevő, amit a lakosok előszeretettel használnak is ki.

Más hálózati elemekkel szemben a Településszerkezeti terv nem tér ki ezen infrastruktúra fejlesztésére, pont az előbb említettek miatt. Azonban fontos megemlíteni, míg nagyon sok járdafelület van, nagyrésztük komoly felújításokra szorul, főként burkolat szempontjából.

Továbbá a TSZT ugyan csak nem tér ki az közút és a gyalogos hálózat fő konfliktuspontjainak tisztázására sem, mégpedig a gyalogátkelőkre. Fejlesztési javaslatom alapját ezen hiányosság képzi.

5.4.1 Fő utca gyalogátkelőinek forgalomcsillapítása

A város életében a Fő utca igen fontos szerepet tölt be. Jelentősebb szakasza a Vasút utca Csemegi Károly utca által határolt része ahol a városi üzletek túlnyomó többsége is helyet foglal. Tekintetbe véve, hogy a Csongrádi elkerülő út kiépítése előtt az országos közúthálózat része volt, manapság is nagyobb forgalmi terhelést jelent.

Meglévő állapot

Mivel a Belvárost két részre osztja, a lakosok napi közlekedésük során rendszeresen át kell kelniük rajta. A gyalogátkelő helyek, melyek sűrűn keresztezik, szinte minden kereszteződésben párosával vannak jelen.

A nagyszámú forgalom illetve a forgalomcsillapítás hiánya miatt ez az útszakasz kiemelt konfliktusövezetet jelent a városi közlekedés számára. A személygépjárművek sokszor nem veszik figyelembe a gyalogosok elsőbbségét az átkelési szándék tekintetében.

Kiemelten jelölném meg a 0+308 számú szelvényben elhelyezkedő gyalogátkelő helyet, mely a gyalogos forgalom tekintetében kiemelt szerepben van.



(Fő utca gyalogátkelőhely 0+308 sz. szelvényben)

Hasonlóan az előző gyalogátkelőhelyhez az 1+210 számú szelvényben lévő hasonló gyalogátkelő helyet szintén ezzel a forgalomcsillapítási megoldással tervezem kialakítani.



(Fő utca gyalogátkelőhely 1+210 sz. szelvényben)

Tervezett fejlesztés

Fejlesztési javaslatom alapján a gyalogátkelőhely forgalomcsillapítását közbenső sziget általi forgalmi sáv szűkítés kialakításával valósítanám meg. Ez a fajta forgalomcsillapítás gazdaságosabb megoldást nyújt, mint a jelzőlámpás forgalomirányítás. A kettős szerepet betöltő közbenső sziget, elsősorban a gyalogosok védelmét szolgálja. A szélesebb útfelület keresztezésekor közbenső pihenőhelyet jelent, míg másod sorban a

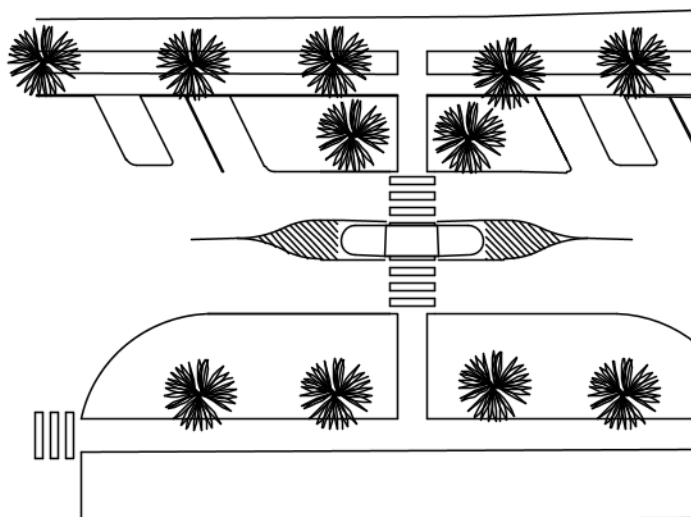
gyalogátkelőhöz érkező gépjárműforgalmat hivatott lassításra kényszeríteni, és a KRESZ által előírt elsőbbségadást betartani.

Továbbá az áthaladás mind a gyalogos mind pedig a személygépjármű forgalom számára zökkenő mentesebb, kevesebb idővesztéssel járó megoldást nyújt, mint a jelzőlámpás kialakítás.

Kialakításukat tekintve, a közbenső szigetek kialakítása az úttengelyben létesül. mindkét forgalmi sávból 1 méter kerül elvétele, valamint a gyalogátkelő mindkét oldalára gárdasziget kerül kialakításra, melyek fő célja a gyalogos forgalom védelme.

Gyalogátkelők forgalomcsillapítási példája

Fő utca 0+308 sz.



Fő utca

Fő utca 1+210 sz.

Szent Imre utca



Szent István Egyetem Ybl Miklós
Építéstudományi Kar

Csongrád város közlekedéshálózatának
fejlesztési lehetőségei

Gyalogátkelők forgalomcsillapítási példája

2016/2



M=1:500

Külső konzulens:
Pinkóczi Attila

Belső konzulens:
Dr. Macsinka Klára

Rajzszám : R12

5.5 Kerékpáros hálózat fejlesztése

A város kerékpáros kultúrája igen gazdag. A nagyobb szintváltozások nélküli domborzati viszonyok kedveznek a kerékpárosoknak. A legutóbbi adatok alapján a lakosság 50%-a választja eszközéül a kerékpárt.

Ezt a potenciált a Településszerkezeti terv is erősen támogatja, hiszen a meglévő kerékpárutakat, melyek jelenleg nem érnek össze, egy kiforrott egységes hálózattá kívánja kifejleszteni.

Tekintetbe véve a szerkezeti terv részletességét a témában, külön fejlesztési javaslatokat nem fogalmaztam meg.

A településszerkezeti terv által előírányzott fejlesztések helytállóságát a „Hálózatelemzés” pontban szereplő térképen, illetve az ott feltüntetett mintakeresztszelvényeken igazoltam.

Miszerint, a Kereszt, Dob és Gr. Andrássy Gyula utcák keresztmetszetében lévő zöld felületek elég szélesek új kerékpárú nyomvonalak kialakítására.

6. Összefoglalás

Szakdolgozatom Csongrád város közlekedéshálózatát vizsgálta, annak minden egyes külön közlekedési formáját. Hiányosságok, elavult forgalomtechnikai elemek, konfliktus pontok és övezetek feloldását, elhárítását vette céljául fejlesztési javaslatok által.

A város megközelíthetőségének vizsgálata feltárta Csongrád országos közúthálózattal való kapcsolatainak pozitívumait, térségi szerepét nem csak a helyközi közlekedésben, hanem a régió átutazó forgalmával kapcsolatban is. Megmutatta továbbá a 4513 jelű országos összekötő út hiányosságait, melyet a város északi részén lévő tiszai átkelési pont jelent. A pontonhíd miatt a közlekedés azon irányban korlátozott, mely egy új állandó szerkezetű közúti híd képes lenne feloldani.

A 147. számú vasútvonal közvetlen kapcsolatot biztosít két megyeszékhellyel valamint a környező településekkel, ezzel értékes adottsága a városnak. Jelenlegi alacsony színvonala azonban erősen korlátozza kihasználtságát. A vasúti közlekedés tekintetében mindenképp meg kell őrizni, és fejleszteni.

A hálózatelemzési feladatrészt egyértelműen bizonyította, hogy a település közlekedési infrastruktúrájában több olyan terület is akad, ami fejlesztéseket igényel, a közlekedés résztvevőinek biztonsága és kényelme érdekében.

A belterületi közlekedési hálózat elemzése rávilágított a belterületi utak forgalomterhelésére melyet az országos forgalom jelent. A hálózat kialakításának korszerűsítése a legfontosabb feladat, főként az olyan fő csomópontok átalakítása, mint a Fő utca – Vasút utca, melyek napi szinten nagy forgalmat bonyolítanak le. Fontos továbbá figyelmet fordítani a főbb konfliktusövezetek forgalomcsillapításának kialakítására, mint piactér és annak útszakaszai.

A településben rejlő, ám eddig még nem kihasznált potenciál a kerékpárhálózat kialakítása és fejlesztése. A meglévő kerékpárutak nem képeznek hálózatot tekintve, hogy nem érik el egymást. A nagy belterületi szélességek azonban jó lehetőséget kínálnak több utcában is a kerékpárutak kialakításához mely a város fejlődéséhez elengedhetetlen.

A város parkolási adottságai meglehetősen jók, azonban a Temető, vagy a Vasútállomás ellátottsága jelenleg nem megfelelő. Ezen forgalomvonzó létesítmények parkolásának megoldása is fontos feladat az elkövetkezőkben.

A jellemző széles zöld területek, a fásított utcák és közterületek nagy értéket képviselnek ezért a közlekedésfejlesztésben, a közlekedési módok között kiemelt figyelmet kell kapnia a gyalogos forgalomnak.

Véleményem szerint Csongrád a térségben kiemelt jelentőségű település, adottságait, lehetőségeit tekintve a környező más településeket figyelembe véve. Országos kapcsolatának és belterületi hálózatának fejlesztésével fontos regionális központtá válhat.

7. Felhasznált irodalom

[http://www.csongrad.hu/hun/onkormanyzat/telepulesrendezes/telepulesrendezesi_terv.h
tml](http://www.csongrad.hu/hun/onkormanyzat/telepulesrendezes/telepulesrendezesi_terv.html)

<http://kira.gov.hu/kira/index.jsp>

<http://www.3k.gov.hu/>

<http://www.terport.hu/teruletrendezes/teruletrendezesi-tervek/magyarorszag>

<http://internet.kozut.hu/Lapok/kozuthalozat.aspx>

<http://colas.hu/work/50?subs=colas-ut&lang=hu>

<http://vasutimenetrend.hu/magyarorszag-vasuti-terkepe/>

<http://www.logisztikama.hu/2014/12/kozuti-gepjarmuvek-allomanya-magyarorszagon/>

<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=711>

<https://hu.wikipedia.org/>

<https://www.google.hu/>