



**PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA
2004 – 2005
ÖSSZEFOGLALÓ**

**Munkaszám: 29/04.
Dátum: 2005. szeptember**

**Megbízó: PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
Generáltervező: PRO URBE MÉRNÖKI ÉS VÁROSRENDEZÉSI KFT.
 Ügyvezető igazgató: Babós Gyula
 Tervező: Egyházi Ferenc
 Tervellenőr: Imecs Anikó**

**Társtervező: KVANTITÁS-CONSULTING KFT.
 Ügyvezető igazgató: Dr. Makula László
 Tervező: Dr. Makula László**

.....
Tervező
(Kamarai nyilvántartási szám: 01-1016)

.....
Tervellenőr

.....
Ügyvezető igazgató

PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA
2004 – 2005

Munkaszám: 29/04.
Dátum: 2005. szeptember

Megbízó: PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
Generáltervező: PRO URBE MÉRNÖKI ÉS VÁROSRENDEZÉSI KFT.
Ügyvezető igazgató: Babós Gyula
Tervező: Egyházi Ferenc
Tervellenőr: Imecs Anikó

Társtervező: KVANTITÁS-CONSULTING KFT.
Ügyvezető igazgató: Dr. Makula László
Tervező: Dr. Makula László

TARTALOMJEGYZÉK:

I.	VIZSGÁLAT	1
	(PRO URBE KFT, KVANTITÁS-CONSULTING KFT)	
II.	KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	2
	(PRO URBE KFT, KVANTITÁS-CONSULTING KFT)	
1.	KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS (PRO URBE KFT)	2
1.1.	A 2007-ig megvalósuló és megvalósításra javasolt	
	úthálózat-fejlesztések	2
1.2.	A 2015-ig megvalósításra javasolt úthálózat-fejlesztések	5
1.3.	A 2030-ig megvalósításra javasolt úthálózat-fejlesztések	6
2.	VASÚTI KÖZLEKEDÉS (PRO URBE KFT)	7
3.	LÉGI KÖZLEKEDÉS (PRO URBE KFT)	8
4.	GYALOGOS, KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS, PARKOLÁS,	
	KÖRNYEZETVÉDELEM (PRO URBE KFT)	8
5.	TÖMEGKÖZLEKEDÉS (KVANTITÁS-CONSULTING KFT)	10
5.1.	Tömegközlekedési fejlesztés	10
5.2.	Tömegközlekedési fejlesztés	11
5.3.	Tömegközlekedési fejlesztés	12

ELŐZMÉNYEK

Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata 2004 júniusában ajánlati felhívást tett közzé a város közlekedési koncepciójának elkészítésére. A pályázatra a Pro Urbe Kft. és a Kvantitas-Consulting Kft. közös ajánlatot adott be, amellyel a pályázat nyertese lett. A megküldött szerződés alapján a munka a Pro Urbe Kft. generáltervezése mellett készült.

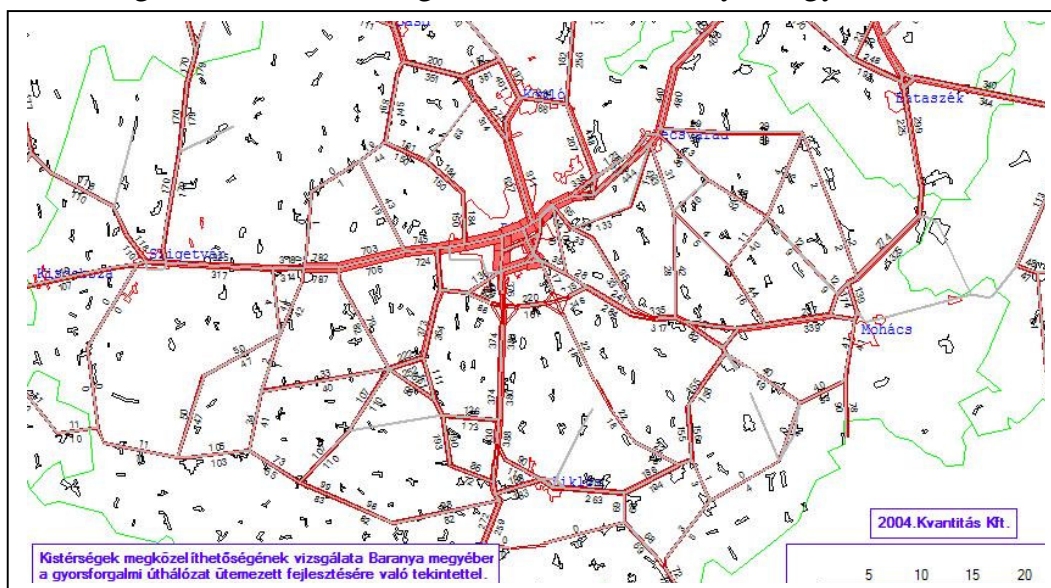
I. VIZSGÁLAT (PRO URBE KFT, KVANTITÁS-CONSULTING KFT)

A város közlekedésfejlesztési koncepciójának elkészítését részletes forgalomfelvétel előzte meg, amely kiterjedt a közúti közlekedés (egyéni gépjárműforgalom és teherforgalom), valamint a tömegközlekedés területére. A forgalomfelvétel előtt helyszíni bejárásokkal pontosan felmértük a város úthálózatában bekövetezett hálózati és forgalomtechnikai változásokat. A város jelenlegi úthálózatát az 1. ábra mutatja.

A közlekedési koncepció megalapozásához azt a számítógépes forgalomterhelő modellt használtuk, melynek segítségével a korábbi 1993-94. évi közlekedésfejlesztési terv került kidolgozásra, s melyhez készült a város első részletes forgalomfelvétele. Az összegyűjtött adatok segítségével az úthálózati modellt is aktualizáltuk. A város jelenlegi úthálózatának forgalomterhelési eredményeit a 2. ábra, a megye jelenlegi úthálózatának forgalomterhelési eredményeit mutatja a 4. ábra mutatja.

A vizsgálatok során elkészítettük a város baleseti ponttérképét a 2002-2003-2004 év személyi sérüléssel járó baleseti adatainak felhasználásával. (3. ábra)

3. ábra Az országos közúthálózat forgalmi terhelése Baranya megyében 2003. MOF E/h



A vizsgálati eredményekről levonható következtetések:

- Az 1993. évi forgalomszámláláshoz képest a személygépkocsi forgalom átlagosan 30 %-kal, a tehergépkocsi forgalom átlagosan 20 %-kal nőtt.
- A vasúti felüljárókon, hidakon a forgalom növekedése 19 %-os volt.
- A 6. és 66. utakon végzett kikérdezéssel forgalomszámlálásból megállapítható, hogy a városhatáron megjelenő forgalomnak csak 1/3-a származik Szekszárdtól távolabb eső településekről. Ez előrevetíti azt a feltételezést, hogy a 6-os út forgalma nem csökken jelentősen az M60 autópálya megépülése után sem.

II. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (PRO URBE KFT, KVANTITÁS-CONSULTING KFT)

1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS (PRO URBE KFT)

1.1 A 2007-ig megvalósuló és megvalósítandó úthálózat-fejlesztések

A 2007-ig megvalósuló állami úthálózat fejlesztések:

- M60 autópálya (pécsi bekötés) 2x2 sávós I. ütemű autópályaként történő megépítése Mohács és Szentlőrinc („A” változat), vagy Mohács és Pécs 58. út („B” változat) között, amellyel együtt megépül a az M6 autópálya Szekszárd és Bóly közötti szakasza is.
- M60 autópályaforgalmi kapcsolatának kiépítése déli irányból:
 - Új út építése 2x1 forgalmi sávval Pécs város irányába a Keleti érintő (5618. sz.) út felé az 57. útig Kozármisleny elkerülésével a város K-i területeinek kiszolgálására
 - Az 58. sz. út 2x1 forgalmi sávós keresztmetszetének 2x2 forgalmi sávra bővítése a jelenlegi nyomvonalán a Pogányi Repülőtértől kezdődően az 57. sz. útig, valamint az 5826. és 5827. sz. utak korszerűsítése
 - Az 5816. sz. és 5801. sz. utakkal való közúti kapcsolat kiépítése a DNY-i érintő útig Pécs Ny-i területének kiszolgálására (csak az „A” változat esetén)
- A Délnyugati tehermentesítő út építésének befejezése a 6. sz. főútig.

A tervezett állami úthálózat fejlesztések hatását a pécsi úthálózati modellből kapott forgalomterhelési eredmények alapján vizsgáltuk, melyek alapján a következő állapítható meg:

- Az M60 autópályát (pécsi bekötés) megépítésével a 6-os út felől jelentős forgalom csökkenés nem várható. Az autópályát megépítése az 57. úton okozhat jelentősebb forgalom csökkenést.
- Az M60 autópályát Szentlőrincig történő megépítése esetén („A” változat) az átmenő teherforgalom a déli városrész lakóterületen átvezető útjairól (Maléter P. út, Nagy I. út) kitiltható.
- Amennyiben az M60 autópályát csak az 58. útig (Siklósi útig) épül meg („B” változat), a Szigetvár felé vezető forgalom az említett lakóterületeken átvezető utakat (Maléter P. út, Nagy I. út) átmenő forgalommal tovább terheli, ami ezeken az utakon és csomópontjaikon elviselhetetlen mértékű forgalmi torlódásokkal és környezetszennyezéssel járna. Forgalmi problémákat okozna továbbá a jelenlegi 6. sz. főút Szentlőrinci úti 2x1 sávós szakaszán, ahol az út forgalma már jelenleg is megközelíti az eltűrhető forgalom nagyságot. A fenti problémák kezelésére az 58. út és a DNY-i tehermentesítő út között a jelenlegi Málomi lakóterület déli határán egy tehermentesítő út építése szükséges a Szigetvár felé vezető átmenő forgalom számára. A túlterhelt 6. sz. főút Szentlőrinci úti szakaszának 2x2 forgalmi sávra történő bővítése mindkét M60 változat esetén szükséges.

- Az 58. főút bevezető csomópontjának a 2x2 forgalmi sávra bővítése az 57. útig a városközpontba vezető forgalom számára kedvező, de az így kialakuló többlet forgalmat az 58. út két kritikus csomópontja (az 57. út – Maléter P. út csomópont, valamint a Tüskésréti úti csomópont) nem tudja levezetni, ezért ezek átépítése mindkét M60 változat esetén szükséges.
- A 6-os út jelenlegi városi átkelési szakaszán az M60 autóút megépülésével sem várható akkora forgalomcsökkenés, amely a Rákóczi út régóta dédelgetett forgalomcsillapítását, az útról átmenő forgalom kitiltását és az autóbusszávok kijelölését lehetővé tenné. Az említett állami úthálózat-fejlesztések a városi úthálózaton elsősorban az évről-évre történő forgalomfejlődésből eredő romlást állíthatják meg. Továbbá lehetőséget adnak ahhoz, hogy - a városi úthálózat-fejlesztésekkel kiegészítve - valóban érezhető javulás történjen a közúti közlekedésben.

A javasolt városi úthálózat fejlesztések:

- A K-Ny-i tehermentesítő út megépítése a Keleti érintő és a DNY-i tehermentesítő út között a Pécsi Víz melletti nyomvonalon. A tervezett út csak akkor töltheti be a 6-os út jelenlegi szakaszának tehermentesítési szerepét, ha az 2x2 forgalmi sávval városi gyorsforgalmi út jelleggel (különszintű csomópontokkal) épül ki és az út melletti területek kiszolgálása a vele párhuzamosan futó feltáró utakról történik. Ennek érdekében a K-NY-i tehermentesítő út és a vasút közötti területeken egy ún. ipari feltáró út létesítése szükséges, melynek egyes elemei (Nagykozári út – Tüskésréti út – Sport u. – Diófa u. – Verseny u. – Közraktár u.) már ma is léteznek, így könnyen megvalósítható.
A feltáró út kiépítésének azért kell megelőznie a K-Ny-i tehermentesítő út építését, hogy:
 - Az említett kiszolgáló funkció igényéből eredő nyomás ne a tehermentesítő útra nehezedjen
 - A tehermentesítő út építése alatt a feltáró út forgalomterelési útvonal lehessen, hogy a város közlekedése ne bénuljon meg
 - A megépülő tehermentesítő út a 6-os út átmenő teherforgalma kijelölhető legyen, mely már érzékelhető forgalomcsökkenést okozna a 6-os út átkelési szakaszán
 - A tehermentesítő út így szakaszosan, ütemezhetően megépíthető legyen
- A városközpont és a déli városrész közúti kapcsolatának javítására, valamint a Belváros forgalom csökkentésére szükséges városi úthálózat fejlesztés a Balokányi felüljáró és annak folytatásában az Árpád városig történő új É-D irányú út megépítése
- A Mecsek déli lejtőjén található lakóterületek közúti kapcsolatainak javítására hivatott az alábbi gyűjtő és kiszolgáló utak megépítése:
 - Az Ifjúság útja meghosszabbítása a Kürt utcától és kikötése a Szigeti útra a Szántó Kovács J. utcánál
 - A Vadász u. Komját Aladár u. összekötése, amely a 6-os és 66-os utak csomópontjára is tehermentesítő hatású lehet

- A Bittner Alajos u. összekötése a Rákos L. utcával, valamint a Pécsbányatelepi úttal a zsákutcák megszüntetésére
- A Rigóder út és a Marx út összekötése szintén a zsákutcák összekötésére
- Az Ifjúság útja és a Magyarürögi út összekötését a város ÉNY-i kapcsolatainak javítására

A fenti városi úthálózat fejlesztésekből a 2007-re szóló időtávra a következőket javasoljuk:

- A vasútvonal déli oldalán ipari feltáró út teljes kiépítését a keleti érintő és a DNY-i tehermentesítő út között a K-Ny-i tehermentesítő út megépítésének előkészítésére, valamint a 6-os úti teherforgalom áterelésének lehetősége érdekében. A tervezett útvonalon új 2x1 forgalmi sávú út építése szükséges a Nagykozári és a Tüskésréti út, a Tüskésréti út és a Sport u., valamint a Közraktár u. és a DNY-i tehermentesítő út közötti hiányzó szakaszokon. A meglévő szakaszok felújítása is szükséges.
- Javasoljuk az Edison u. és a Tüskésréti út összekötését a vasút Ny-i oldalán, így a Hőerőmű a tervezett ipari feltáró úttal a vasútvonal keresztezése nélkül közvetlen kapcsolatba kerülne.
- A 6-os úti teherforgalom áterelése az ipari feltáró útra, valamint az M60 autóút megépülésének együttes hatása lehetőséget ad arra, hogy a Rákóczi útról az átmenő forgalom kitiltásra kerüljön, és a Rákóczi út forgalomcsillapítása, azon autóbusszavok kijelölése megtörténjen. Az átmenő forgalom kitiltása a Felsőmalom utcából is elképzelhető az ipari feltáró út megépülése után.
- Az M60 autóút, valamint a hozzá tartozó úthálózati kapcsolatok megépülése 2007-ig elsősorban a déli városrész K-Ny-i útjainak tehermentesítését (57. út – Maléter P. út) szolgálja, míg a DNY-i tehermentesítő út az északi és a déli városrész közötti kapcsolatait fogja jelentősen javítani.
- Helyi jelentőségű, az adott városrész közlekedését javító úthálózat fejlesztési elemként szerepel még 2007-ig az Ifjúság útját a Szigeti úttal összekötő, valamint a Megyeri utat a Délnyugati tehermentesítő úttal (Expo-terület) összekötő gyűjtőút, illetve az Északmegyer dűlő kikötése a Megyeri útra.

A 2007. évre tervezett úthálózat fejlesztéseket, és azok ütemezési sorrendjét mutatja az „A” jelű M60 változat esetén az 1. sz. ábra, a „B” jelű M60 változat esetén a 2. sz. ábra. Jelenlegi elképzelés szerint a „B” jelű változat (vagyis az M60 autóút Szentlőrincig történő kiépítése) kerül 2007-ig megvalósításra.

A 2007. évre tervezett úthálózat forgalomterhelési eredményeit változatonként a 3.a. és 3.b. sz. ábrák mutatják.

1.2 A 2015- ig megvalósításra javasolt úthálózat-fejlesztések

Állami beruházásban tovább folytatódik az M60 autóút építése Szigetvár irányába, valamint megépül az M6 autópálya Dunaújváros és Szekszárd közötti hiányzó szakasza, amely már jelentősebb forgalomcsökkenéssel járhat a 6. sz. főút jelenlegi szakaszán is. Ebben az ütemben az M65 autópálya (autóút) megépítésével még nem számoltunk.

Városi úthálózat fejlesztési javaslatok erre az időtávra a következők:

- A K- Ny-i tehermentesítő út teljes kiépítése a Keleti érintő út és a DNy-i tehermentesítő út között, amely egyben a 6-os út új városi átkelési szakasza lesz.
- A Balokányi felüljáró, valamint folytatásában az új É-D irányú út kiépítése az Árpádvárosig.
- A Páfrány úti felüljáró és közúti kapcsolat létesítése a jelenlegi és az új 6-os út között.
- A Keleti érintő út és a DNy-i tehermentesítő út 2x2 forgalmi sávra történő bővítése a 6-os út és az 57. sz. út (Maléter Pál út) között, valamint az 57. sz. út 2x2 forgalmi sávokra bővítése a K-i érintő út és a Siklósi út között
- A Maléter Pál út 2x2 forgalmi sávokra bővítése (amennyiben a mellette lévő lakóterület kiszolgáló forgalma az átmenő forgalom elvezetése után ezt szükségessé teszi)
- A Somogyi B. út – Bacsó B. út – Sport u. tehermentesítő szerepének erősítése
- Az Északi és déli városrész között a Bajcsy Zs. út irányába új külön szintű kereszteződés (aluljáró) építése a tömegközlekedési járművek számára
- A Mecsek déli lejtőjén található lakóterületek közúti kapcsolatának javítására az alábbi gyűjtő és kiszolgáló utak kiépítése szükséges:
 - A Vadász u. Komját Aladár u. összekötése, amely a 6-os és 66-os utak csomópontjára is tehermentesítő hatású lehet
 - A Bittner Alajos u. összekötése a Rákos L. utcával, valamint a Pécsbányatelepi úttal a zsákutcák megszüntetésére.
 - A Rigóder út és a Marx út összekötése szintén a zsákutcák összekötésére
 - Az Ifjúság útja és a Magyarürögi út összekötését a város ÉNY-i kapcsolatainak javítására
- A tervezett úthálózat fejlesztések hatására a 6-os út jelenlegi szakaszán már lehetőség nyílik arra, hogy a rajta jelentős számban közlekedő autóbuszok számára a legfrekvenciáltabb szakaszokon autóbussávok legyenek kialakíthatók, míg egyéb szakaszain a közlekedésüket előnyben részesíthessük az egyéni gépjárműforgalommal szemben egyéb forgalomtechnikai, forgalomszabályozási módszerekkel.

A 2015. évre tervezett úthálózat fejlesztéseket, és azok ütemezési sorrendjét mutatja a 4. sz. ábra, a 2015. évre tervezett úthálózat forgalomterhelési eredményeit az 5. sz. ábra.

1.3 A 2030-ig megvalósításra javasolt úthálózat-fejlesztések (6. sz. ábra)

- **Állami beruházásban** megépül az M60 autópálya az országhatárig. Megépül továbbá az M65 autópálya a városi úthálózati kapcsolataival Pécs és Dombóvár között, amely összeköttetést ad az M9 autópálya irányába. Ezzel a 66. út, valamint a Keleti érintő út forgalma csökken jelentősen, de a városi K- Ny- i utakon is várható további forgalomcsökkenés. Ebben az ütemben szerepel út építése a DNY- i tehermentesítő út folytatásában a Pellérdi utat és a Budapest felé vezető vasútvonalat keresztezve a Szentlőrinci útig.
- **Városi** beruházásban megépül az 5721. út és a Tüskésréti út közötti feltáró út a Villányi vasútvonalat és az 57. sz. főutat keresztezve. Szükségessé válik továbbá a Megyeri út – Tüzér úti nyomvonal 4 sávósítása a felüljáróval együtt.

A 2030. évre tervezett úthálózat fejlesztéseket, és azok ütemezési sorrendjét mutatja a 6. sz. ábra, a 2030. évre tervezett úthálózat forgalomterhelési eredményeit a 7. sz. ábra.

Tervezett hidak és csomópontok

A tervezett hidakat azok ütemezési sorrendjét és az átépítendő jelentősebb csomópontokat a 8. sz. ábrán mutattuk be. A tervezett hidak javasolt ütemezési sorrendje a következő:

1. A DNY-i tehermentesítő út részét képező felüljáró építése a Budapest – Pécs vasútvonal felett (építése a közeljövőben befejeződik)
2. A Balokányi felüljáró építése a Pécs – Villány vasútvonal felett
3. A Páfrány utcai felüljáró építése a Budapest- Pécs vasútvonal felett
4. Aluljáró építése a Bajcsy Zs. u. vonalában a vasút alatt a tömegközlekedés számára.
5. A K - Ny-i tehermentesítő út folytatásában Szigetvár irányába felüljáró építése a Budapest – Pécs vasútvonal felett.
6. Az 5721. út és Tüskésréti út közötti feltáró úton felüljáró építése a Pécs-Villány vasútvonal felett.

Természetesen szükséges még a K-i és DNY-i tehermentesítő úton található felüljárók, valamint a Tüzér úti felüljáró 4 sávósítása a hozzájuk tartozó útszakaszok négysávósításainak ütemeiben.

A tervezett különszintű csomópontokat és a szintbeni csomópontok jelentősebb átépítését a 8. sz. ábrán szintén bemutattuk.

Körforgalmi csomópontok építését javasoljuk a következő helyeken:

- Jelenlegi 6-os út – DNY-i tehermentesítő út csomópontjában kiemelt sarokiránnyal (jelenleg már épül)
- Jelenlegi 6-os út – K-i érintő út csomópontjában (az előző csomópont kialakításához hasonlóan)
- A Siklósi út (58. út) – Déli tehermentesítő úttal és Nagy I. úttal alkotott csomópontjaiban.
- Az 57. út 5711. és 5618. (5721.) utakkal alkotott csomópontjaiban.

A többi csomópont végleges kialakítása részletesebb vizsgálatokat, tervezést igényel. Rendkívül fontos továbbá a közúthálózat fejlesztési koncepcióban tervezett utak részletesebb megtervezése (legalább tanulmánytervi szinten), hogy azok pontos területigénye a szabályozási tervbe beépülhessen.

Tervezési ütemenként javaslatot adtunk a városhatáron belüli állami és önkormányzati utak hierarchiájára és megoszlására. Az állami úthálózatnak minden ütemben zártnak kell lennie az alsóbbrendű utak esetében is.

Hosszú távban (2015–ig) a 6-os út jelenlegi városi átkelési szakasza, valamint a Maléter Pál út önkormányzati úttá válhat. Ez nagyon kedvező, mivel az említett útvonalak érzékeny városi területeken haladnak keresztül.

2. VASÚTI KÖZLEKEDÉS (PRO URBE KFT)

A vasúti közlekedés fejlesztésével kapcsolatban különböző tartalmú tervek születtek az elmúlt években.

Pécs - város által 2004-ben jóváhagyott - településszerkezeti terve (VÁTI) a Budapest - Dombóvár – Szentlőrinc – Pécs vasútvonalon a távlatban Szentlőrinc és Pécs között a második vágány kiépítésével számol. A vasútállomás helyét megtartja.

Megtartja a Pécs-Villányi vasútvonalat is, ugyanakkor a távlatban a Pécsvárad felé közlekedő vasútvonal megszüntetését javasolja.

A 2003. májusában készült „Pécs, a XXI. Századi mintaváros” c. átfogó fejlesztési koncepció tervezet (PK Rt. - Kerényi János) a város fejlődésének gátját látja jelenlegi vasútvonal és vasútállomás megtartásában, melynek feloldására két változatot javasol. Az egyik változatban a vasútvonalat a jelenlegi nyomvonalon a föld alá helyezi. A másik változatban a vasútvonalat és a vasútállomást Pécs várost délről megkerülve áthelyezi. Ebben a változatban a vasútvonal helyén 4 sávós út, és villamosvonal kiépítését javasolja.

A fent leírt elképzelések nincsenek összhangban a MÁV Vezérigazgatóság Vasúti Infrastruktúra Fejlesztési Főosztály elképzeléseivel sem.

Az előzetes tervek és a MÁV véleményének megismerése után javaslatunk a következő:

- A Budapest - Dombóvár – Pécs – Magyarbóly - Ploce vasútvonal az V/C. pánerurópai korridor része, fontos és fejlesztendő vasúthálózati elem. Pécs vasútállomás helye kedvező és megtartandó. A 2. vágány megépítése Szentlőrinc és Pécs között a távlatban szerepel, az az elővárosi vasúti közlekedésbe, tömegközlekedésbe bevonható.

A vasúti pálya és a vasútállomás föld alá helyezése, vagy felette lévő szinteken történő beépítése elképzelhető. A teherforgalmi funkció az állomásról szükség szerint kihelyezhető.

Az említett vasútvonalon új út keresztezése csak külön szintben képzelhető el.

- A Pécsvárad irányába vezető vasútvonal megtartása is szükséges. A régiók közötti kapcsolat javítása érdekében napirenden van a Szeged - Baja – Bátaszék vasútvonal Szabadka érintésével történő újraélesztése, amely jelentősen megnöveli a Pécs - Pécsvárad – Bátaszék vasútvonal szerepét is, így ezzel a nyomvonallal nagy távlatban is számolni kell. Ezzel lehetőség van a Pécestől keletre lévő települések felől Pécsre ingázók számára a vasúti közlekedés újbóli bevonására, az autóbuszforgalom visszaszorítására.
- A város nyugati részén található konténer pályaudvar szintén megtartandó, ugyanakkor a várostól kapott információk szerint a város keleti oldalán a szénbányák és a hőerőmű közötti iparvágány felszámolásra kerül. Ezzel lehetőség nyílik a Keleti érintő út városi K- NY irányú közúti kapcsolatainak javítására.

3. LÉGI KÖZLEKEDÉS (PRO URBE KFT)

Az 58. sz. főút mellett található Pécs - Pogányi repülőtéren az elmúlt években jelentős fejlesztések történtek, és folynak jelenleg is. A füves leszálló pálya helyén elkészült egy aszfalt kifutópálya a hozzá tartozó gurulóúttal és forgalmi előtérrrel. Elkészült a pálya világítása, és 2007-ig kibővítésre kerül a az utasforgalmi épület. Parkoló és üzemanyagtöltő állomás is épül. A végső cél egy olyan korszerű repülőtér építése, amely fogadhat menetrend szerinti és charter járatokat is. A közeljövőben megtörténik az 58. sz. főút négysávossá történő kiépítése, amely jelentősen javítja a repülőtér megközelítését.

A 2015-ig szóló fejlesztési tervben 65 000 utas/év forgalommal számolnak, amely 400-500 szgk/nap többletforgalommal járhat az 58. sz. főúton.

A repülőtér forgalmát fejlődésének függvényében a városi tömegközlekedésre történő lebontása csak 2015 után képzelhető el. Addig a repülőtér melletti távolsági autóbuszjáratoknak itt található megállója ki tudja elégíteni a tömegközlekedési igényeket.

5. GYALOGOS, KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS, PARKOLÁS, KÖRNYEZETVÉDELEM (PRO URBE KFT)

Gyalogos közlekedés

A gyalogos közlekedés színvonalának fejlesztése érdekében az alábbi szempontokat kell figyelembe venni:

- A járdafelületeket nagy gyalogosforgalom esetén növelni kell elsősorban a városközpont területén (a belvárosban a gépjárműforgalom további kitiltásával, a Rákóczi úton a forgalomcsillapítással összhangban).
- A tömegközlekedési átszálló kapcsolatokat javítani kell.
- Az autóbusz decentrumok és a tervezett P+R parkolók gyalogos kapcsolatait a gyaloglási távolságok minimalizálására törekedve, színvonalasan kell kialakítani.
- A kerékpárral közlekedőknek a gyalogos célpontokhoz közel, megfelelő számú kerékpártárolót kell kialakítani.

Kerékpáros közlekedés

Pécs város előző közlekedési koncepciójához 1997-ben készült el a város kerékpárút-hálózatának megvalósíthatósági tanulmánya, illetve annak 2003-ban a korszerűségi felülvizsgálata (szerző: Dr. Novotny Iván), amelyet változtatás nélkül átvettünk. A tervezett kerékpárút-hálózatot a 9. ábra mutatja.

Parkolás

A parkolás koncepcióját a 10. ábrán mutattuk be. A város egyéni gépjárműforgalmának csökkentése érdekében a város határán már meglévő, és tervezett autóbusz decentrumok (Uránváros, Budai Vám, tervezett Déli decentrum) közvetlen szomszédságában P+R parkolókat terveztünk. A parkolók kihasználtságának, igénybevételének fokozása érdekében célszerű a gépjárművek őrzéséről is gondoskodni.

Az autóbusz megállóhelyek és a parkolók gyalogos kapcsolatait színvonalasan kell kialakítani. Így a három fő megközelítési irányból (Kelet, Nyugat, Dél) az alternatív közlekedési lehetőség (tömegközlekedés) biztosítható. A belváros egyéni gépjárműforgalmának parkolási igényeit a meglévő és megmaradó adottságok, kööttségek miatt jelenleg és a jövőben is nagyon nehezen lehet kielégíteni.

A PÉCSÉPTERV STÚDIÓ (szerző: Csaba Gyula) a közlekedésfejlesztési koncepcióval egyidőben készíti Pécs parkolási szabályozását, melyben ezek a gondok részletesen feltáráásra kerültek.

Jelenleg a belvároshoz tartozó parkolók csak K-i irányból közelíthetők meg kedvezően (Kossuth tér, Búza tér, Lánc u. melletti ún. 10 tömb, Árkád bevásárlóközpont).

Nyugati és déli irányból a fenti parkolók megközelítése kedvezőtlen, ezért azok elérése a belvárosban indokolatlanul nagy forgalmat gerjeszt.

Ennek csillapítása érdekében a vasútállomás előtti térségben a jövőben nagy kapacitású parkoló kialakítását javasoljuk, amely mind a Ny-i, mind a D-i városrész felől kedvezően, a belváros forgalmának növelése nélkül elérhető. Innét a tömegközlekedési fejezetben részletezett korszerű kisbuszokkal lehetne a városközponti területeket kényelmesen megközelíteni.

Környezetvédelem

Pécs M. J. Város Környezetvédelmi Programja közlekedésszervezés címszó alatt a következőket tartalmazza: „A város kialakult közúthálózatát a domborzat jelentősen befolyásolta; a főbb közutak elsősorban kelet-nyugati irányban alakultak ki. Problémát jelent a 6. főút városi átkelési szakasza, amely a városközpont déli határán halad. Miután ez a város K-Ny irányú főtengelye, forgalma elsősorban a város belső forgalma miatt rendkívül nagy. Különösen nagy gondokat, forgalmi torlódásokat okoz a Lánc utca – Nagy Lajos király útja közötti szakasza.

A város másik nagy közlekedési gondja a vasútvonaltól északra és délre eső területek kapcsolatainak megoldása. Az É-D irányú kapcsolatoknál ma már a két felüljáró kevés, így gyakoriak a város több útvonalára kiterjedő forgalmi torlódások. Bár a főbb útvonalak, keresztezések jelzőlámpákkal védettek, a forgalom szabályozása a

sebesség korlátozások bevezetése, és a lámpasorok összehangolt működtetése nem mindenhol megfelelő.

Ez egyes útszakaszokon is jelentős közlekedési eredetű zaj- és légszennyezést okoz, különösen a sűrűn lakott és beépített utak mentén.”

A Program megállapításai helytállóak. Jelen vizsgálati szakaszban nem volt feladatunk környezet terhelési mérések végzése. A Programban felvetett problémákra a tervezés további szakaszában kiemelt hangsúlyt fektettünk.

A forgalomcsillapítás kérdése – és ennek révén az emberbarát környezet kialakítása – kiemelten fontos a belváros területén. A tervezés fázisában vizsgáltuk a Rákóczi út forgalomcsillapításának lehetőségét, valamint ugyanezen útvonalon a tömegközlekedés előnyben részesítését.

Foglalkoztunk továbbá a Felsőmalom u. forgalomcsillapítási lehetőségével is. Ezzel a különösen sűrűn lakott és szűk beépítésű útszakaszon jelentősen lehet csökkenteni a közlekedésből eredő zaj és légszennyezést.

A Rákóczi út forgalomcsillapítási lehetőségeit mutatja a 11. ábra.

5. TÖMEGKÖZLEKEDÉS (KVANTITÁS-CONSULTING KFT)

A közelmúltban megvalósuló fejlesztések

A 2005. év végéig tartó autóbusz-beszerzések során 78 db új Mercedes autóbusz beszerzése valósul meg. Az új autóbuszok beszerzésével az EURO-III. szabványfokozatnak megfelelő motorral szerelt gépjárművek kerültek üzembe helyezésre. Sor került a Budai és az Uránvárosi pályaudvarok felújítására.

A PK Rt üzembe helyezte a műholdas-helyzetmeghatározáson alapuló utastájékoztató- és forgalomirányító rendszert (GPS), biztosítva az utasközpontúság alapelvein működő magasabb színvonalú szolgáltatást.

Az autóbuszok javuló műszaki színvonala, állapota és forgalom biztonsága ellenére továbbra is kulcskérdés a selejtezésre érett korszerűtlen autóbuszok gyorsított cseréje.

A történelmi belváros tehermentesítése céljából a területet érintő autóbusz-vonalakon korszerű, környezetkímélő autóbuszok közlekednek.

5.1 Tömegközlekedési fejlesztés 2005-2007-ig

Az Európai Unió irányelveivel összhangban, a közforgalmú közlekedés preferálása érdekében feltétlenül szükséges a városi úthálózat fejlesztési irányelveinek meghatározása amiatt, hogy a közforgalmú közlekedés részaránya ne csökkenjen a tervezett szintnél tovább.

A Pécsi Közlekedési Rt. ~5,0%-os utasszám csökkenést valószínűsít, melynek oka a demográfiai tendenciában, a migrációban és a személygépkocsi használat további növekedésében keresendő.

A közforgalmú közlekedés részarányának megtartásához a következő feltételeknek kell teljesülni:

- Szolgáltatási színvonal emelése (gyorsaság, kényelem, menetrendszerűség, utastájékoztató, járműtisztaság, stb.)
- Autóbuszjáratok előnyben részesítése ("zöld út" rendszer)

- Közúti infrastruktúra fejlesztése (csomópontok átépítése, buszsávok kialakítása, stb.)
- Szolgáltatási terület kiterjesztése (városkörnyéki települések bekapcsolása a helyi közlekedésbe)
- A hegyi vonalak útjainak alkalmassá tétele alacsonypadlós autóbuszok közlekedtetésére

A Déli Autóbusz Pályaudvar üzembe helyezése miatt (2006. május 1.) - a Kertváros és Nevelési Központ állomások megszűnésével - a járatokat át kell helyezni, így azok vonalvezetése megváltozik, ami az előző évhez képest 130.000 km többletteljesítményt indukál. A többletteljesítménnyel egyenes arányban a járműigény, és a munkaerőigény is növekszik, melyek jelentős költségnövekedést vonnak maguk után. Az új pályaudvar üzembeállítása – annak elhelyezkedése miatt – megfelel a környezetvédelmi elvárásoknak, tekintettel arra, hogy két olyan pályaudvart vált ki, melyek sűrűn lakott területen helyezkednek el. Az ott élő emberek életminősége a zaj- és levegőszennyezés csökkenése miatt jelentősen javul. Az autóbusz állomások korszerűsítése és folyamatos felújítása révén megteremtődik a feltétele a színvonalas utas kiszolgálásnak.

A történelmi belvároson (Irgalmasok útja - Széchenyi tér – Hunyadi J. utca) keresztül közlekedő autóbuszjáratoknak a belvárost körülvevő utakra történő kiterelését ebben az ütemben javasoljuk. A belváros tömegközlekedési kiszolgálására a vasúti főpályaudvarról induló és a Széchenyi térig közlekedő minibuszokkal célszerű megoldani. Ez az autóbuszjárat kedvezően köti össze a történelmi belvárost az Árkád bevásárlóközponttal, a távolsági autóbusz pályaudvarral, a piaccal, a vasúti főpályaudvarral és az előtte található és később fejlesztendő helyi autóbusz végállomással. A tömegközlekedési kapcsolat és szolgáltatási színvonal javulásával a városba a vasúton érkezők arányát is növelni lehet a gépjárművel érkezőkkel szemben. A Rákóczi út – Alsómalom utca és Zsolnay szobor közötti – szakaszának forgalomcsillapításával (az átmenőforgalom kitiltásával), és - az Irgalmasok útja és Jókai utca közötti - lezárásával lehetővé válik a tömegközlekedéssel legjobban terhelt útszakaszon a tömegközlekedés előnyben részesítése (buszsáv és busz utca kialakításával – lásd. 11. sz. ábra).

A 2007-ig szóló javaslatokat az 12. ábrán foglaltuk össze.

5.2 Tömegközlekedési fejlesztés 2007-2015-ig

A 2015.- ig szóló tömegközlekedés fejlesztési koncepció is az autóbusz közlekedésre épül a 2013- ig tartó autóbusz beszerzések miatt. Ezért ebben az ütemben is elsősorban a város közúthálózatának fejlesztése adja a legnagyobb lehetőséget a tömegközlekedés szolgáltatási színvonalának növeléséhez. Így például további autóbuszsávok kialakítása a Rákóczi úton a Lánc utcáig, a Bajcsy Zsilinszky úton, valamint folytatásában. Az autóbuszjáratok számára tervezett vasúti aluljáró (a túlsúfolt Árpád híd kiváltásával) a tömegközlekedés előnyben részesítését szolgálja.

A teljesítménymutatók tekintetében az autóbuszok által teljesített kilométerek stagnálásával kell számolni. Az utasszám továbbra is csökken, mértéke ~3,0 %. A menetrendben jelentős változást nem tervez a PKV Rt., de az alacsonypadlós autóbuszok üzembe helyezésével annak szerkezetén módosítani kell.

Az új járművek helymeghatározó rendszerének (GPS) segítségével a mai helyzethez képest a buszok jobban nyomon követhetők, nagyobb lehetőség van a napközbeni operatív beavatkozásokra, követve a pillanatnyi utazási igényeket. és a lehetőségeket.

A városban és környékén intelligens közlekedési rendszerek (ITS) alkalmazása is szükséges a közlekedési igények befolyásolása, a közlekedési munkamegosztás javítása, a közlekedési integráció fokozása, a meglévő kapacitások jobb kihasználása, a torlódások elkerülése, a közlekedésbiztonság növelése, a környezeti károk csökkentése érdekében. A közúti és közforgalmú közlekedés számos területén alkalmaznak ma is telematikai részrendszereket (járműkövető rendszer, forgalomirányító rendszer), amelyekből integrált városi forgalomirányítási rendszereket kell fejleszteni. A közlekedési integráció fokozása érdekében egységes parkolási kártyát, valamint a parkolást és közforgalmú utazást együttesen lehetővé tevő intelligens kártyát kell bevezetni.

Az élhető város megteremtése érdekében, drasztikus, korlátozó intézkedéseket kell foganatosítani a személygépkocsival történő közlekedés megfékezésére (forgalomcsillapított övezetek, P+R rendszer, stb.), párhuzamosan az autóbuszok előnyben részesítésével („zöld utas” rendszer, buszsávok, stb.).

A 2015-ig szóló javaslatokat a 13. ábrán foglaltuk össze.

5.3 Tömegközlekedési fejlesztés 2015-2030-ig

A 2030-ra való kitekintés a jövő vízióját jelenti, melyben támaszkodtunk a korábban elkészített „Pécs tömegközlekedési koncepciója” (1992. nov.) c. tanulmányra. A jövőt illetően az automata pályarendszerek kialakítása továbbra is javasolható megoldás, melyet a 2030-as évre vonatkozó tervlapon szerepeltettünk a Kertváros és Pécs Belvárosa között a korábban javasolt nyomvonal alapul vételével.

További lehetőségként távlatban felmerülhet egy kötöttpályás, városi vasúti hálózat kiépítése is, mely a városon belüli forgalmon kívül a nagyvasúti hálózattal kombinálva a gyorsan növekvő agglomerációt is el tudná érni. A rendszer alapelve, hogy a járművek Szentlőrinc, ill. Pécsvárad felől a nagyvasúti pályán érkezne a vasúti főpályaudvarig, vagy azt a város belső részén elhagyva önálló kelet-nyugat irányú, további vizsgálatokat igénylő nyomvonalon közúti vasútként, villamusként közlekednének. E lehetőséggel az elővárosok lakóinak egy része közvetlen, átszállás nélküli és gyors kapcsolatot kapna a belvárossal. A hálózatba tökéletesen illeszthető a Kertváros felé haladó nyomvonal is.

Természetesen figyelembe kell venni, hogy a rendkívül dinamikus technikai fejlődés mellett a reálisan rendelkezésre álló erőforrásokat nem lehet kielégítően prognosztizálni, különös tekintettel az ország alig egy éves Uniós tagságát figyelembe véve. Igen nehéz megbecsülni a fenntartható fejlődés premisszájának fokozódó erősödését, a környezetterhelés csökkentésének égető szükségességét. Ugyanis ez befolyásolhatja az egyéni közlekedés erőteljesebb korlátozását, valamint a tömegközlekedés határozottabb preferálását. Ekkor elképzelhető egy 2015-2020 közötti előkészítése a már említett automata pályarendszernek.

A 2030-ig szóló javaslatokat a 14. ábrán foglaltuk össze.