

Az épített környezet humánökológiája

Fleischer Tamás

**A KÖRUTAK SZEREPE KECSKEMÉT
TELEPÜLÉSSZERKEZETÉBEN
ÉS TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉBEN**

Készítette: LIESZKOVSZKY JÓZSEF

ELTE TTKTerület- és településfejlesztő geográfus V. évfolyam

0. BEVEZETÉS

Jelen dolgozatban Kecskemét város körútjait vizsgálom meg a településszerkezet valamint a tömegközlekedés tükrében. Az első fejezetben az általános bevezetés mellett bővebben kitérek a körutak, sugárutak kialakulására. A második és a harmadik fejezetben a körutak és a tömegközlekedés közti kapcsolatot ismertetem; először általánosságban, majd konkrét eseteket is megvizsgálva.

1. TELEPÜLÉSSZERKEZET

1.1 Kecskemét településszerkezetének rövid története

Kecskemét az elmúlt évszázadok során organikus fejlődés eredményeképp jött létre. A város településszerkezetének története a honfoglalásig vezethető vissza. A népvándorlás idején őseink állattartó életmódot folytattak; évszakonként vándoroltak; így szilárd hajlékkal nem rendelkeztek. A téli szállásuk volt az egyedüli hely, ahol hosszabb időt töltöttek. A szállás közepén rendszertelenül helyezkedtek el a sátrak, amelyeket egy trágyából, sárból, vesszőből készült kezdetleges fal/palánk vett körül. A falon kívül sorakoztak az aklok, az állatok téli menedéke. A nők és a gyerekek a sátrakban, míg a férfiak az aklokban laktak. A növénytermesztés meghonosodását követően alakult ki a szilárd hajlék, úgy, hogy a sátrak helyén építették fel a sárból tapasztott házaikat, melyek szabadon álltak, kerítés nem szegélyezte azokat.

A török időkben Kecskemét khász városi rangot kapott (Cegléd és Nagykőrös mellett), ami azt jelentette, hogy közvetlenül a török Portától függött. A khász rang következtében nem jutott a nem khász városok sorsára; szabadabb volt, mint a többi város, s ez nagy hatással volt további kibontakozására.

A város folyamatos fejlődése során a palánk különböző részein kapukat ill. hidakat nyitottak, hogy a város falon túli részeit is birtokba tudják venni. (Hidakat azért kellett építeni, mert Kecskemét esetében a palánkon kívül egy árok is körbevette a várost.) Ezekből a kapucsomópontokból ágaztak ki a cérnyszerű utak –az ágasutak–, a palánkon belüli lakóöv és a

palánkon túli akolöv irányába. Ahol ezek az utak a város „leendő” központjában egyesültek, ott jött létre a vásártér, ami a mostani Főtér-együttesek őse. A rögzített utak létrejöttével párhuzamosan a palánkon belül a lakók felosztották a telkeket közös megegyezés alapján. Ezek az események nem felülről jött utasítás szerint történtek, hanem valós organikus elvek alapján; ezért nevezhető Kecskemét természetesen nőtt városnak.

A cérnaszerű utak közül azok váltak a legfontosabbá, amelyek a vásártér és a kapuk közötti legrövidebb utat adták. A később kialakult sugárutaknak – amelyek most is meghatározó elemei a városnak –, ezek az utak az ősei. Ahogy nőtt Kecskemét lakossága, úgy vált szükségessé az első palánkon kívül eső területek lakóterületté való alakítása. Ennek okán egy újabb, második falat húztak fel a már kibővített város köré. Ezzel egy időben a belső falat lebontották, továbbá az akolöv kikerült az új falon kívülre. A már markánsabb megjelenésű sugárutak az új faltól kifelé az akolövben folytatták útjukat. Ezek az utak ahogy közeledtek a városhatár felé egyre inkább kiszélesedtek, tölcészerűvé váltak. Ennek az volt az oka, hogy az aklokból több és több szarvasmarha áramlott ki, s helyet „kérve” maguknak, kitaposták, kiszélesítették az utat. [NOVÁK L. 1995; BÁRTH J. 2002; KOVÁCS Z. 2002]

1.2 Kapuk, sugárutak, körutak kialakulása

A palánk végleges lebontását követően – annak nyomán – jött létre a Nagykörút. Az egykori kapuk helyén ma tereket találhatunk, amelyek nevükben utalnak a kifelé tartó út végcéljára. Ilyen a Budai kapu, melyből következtetni lehet, hogy Buda irányában áll, vagy a Kurucz tér, amely a déli kapu a Szegedi út irányában.

Az egykori **sugárutak** utódait ma is megtalálhatjuk a városban. Az 1800-as években öt fontos sugárutat tartottak nyilván. ...„A város középpontját képező templomoktól, a városházától és a piacoktól régtől fogva sugárszerűen öt nagyobb utca vezetett ki a közelebbi- és a távolabbi települések felé. Budai-, a Kőrösi-, Szentlőrinci (Csongrádi)-, Halasi-, Vásári. Ahol ezek az utcák a város árkait metszették, ott tölgyfából készült hidakat és rácsos kapukat készítettek...” [BÁRTH J. 2002] Ez az öt sugárút napjainkban is megvan, csak a nevük változott; továbbá ezeken kívül még többet is megnevezhetünk. A *Budai út* a Nagykörúton belül Jókai Mór utca néven fut, a Budai kaputól kifelé viszont már Budai út, s a főváros irányába tart. Belőle lesz az 5-ös út. A hajdani *Kőrösi* úton, ma teljes nevén Nagykőrösi utcán nincs nagy átmenő forgalom. A Körúton túli folytatása, a Ceglédi út viszont fontos főútvonal. A *Vásári utca* mostani neve Petőfi Sándor utca ill. Dózsa György út. Ez az 52-es út, s Soltra tart. A *Halasi út* Nagykörúton belüli része Batthyány utca névre hallgat, míg a külső része már Halasi út. Ez az 541-es út. A Szentlőrinci utcának ma Csongrádi utca a neve, s folytatása a körúton túl az 5-ös út Szeged irányába.

Az említett sugárutakon kívül a város fontos alkotórésze a Rákóczi út, amely a Főtér-együttestől tart a vasútállomásig. Ennek egykoron ugyancsak Vásár utca volt a neve, mert a Főtéren keresztül kapcsolatban állt a mai Petőfi Sándor utcával. A vasútállomástól a városból kifelé tartó nyílegyenes út ma is a város fő utcája. Miután a város központi magját alkotó Főtérről 1976-ban véglegesen kitiltották a gépkocsiforgalmat, akkor lépett ezen összeköttetés helyébe a Kiskörút. [További fontos elem még a Bem utca, valamint a folytatása a Szolnoki út. (44-es főközlekedési út)]

A várost három körút építi fel, melyek közül csak kettő alkot teljes gyűrűt (a két belső); a harmadiknak csak egyes félkörút-szakaszai épültek meg. A városvezetés távlati céljaként szerepel a harmadik, külső körút részeinek az összeköttetése.

A legkisebb körút a város központi magja körül futó, több néven ismert, de a városiak nyelvén csak „kiskörút” néven emlegetett körút. Kijjebb, a palánk helyén az ugyancsak sok nevű (Árpád krt., Kossuth krt., Bethlen krt. stb.) „nagykörút”. Ez a két körút teljes gyűrűt zár be. A további körutak már nem alkotnak teljes kört. Kifele a városból, a Nagykörút után a több darabból álló „Külső körút” következik (Mikszáth Kálmán krt., Akadémia krt., Csabai Géza krt., Mindszenti krt., István király krt. nevekkel), majd a legkülső körút (Északi körút), amely csak két rövid darabból áll. [NOVÁK L. 1995; BARTH J., 2002]

A kiskörút 1976-ban vált véglegessé, amikor megszűnt a főtéren átvezető kapcsolat. Azonban ahogy gyarapodni kezdett a lakosság gépkocsiallóma, úgy váltak szűkebbé az ideiglenesen kialakított Kiskörút újabb és újabb szakaszai. Ennek következtében állandóan zajlottak a nyomvonal-korrekciók. (pl.: a Főposta előtti átvágás) Egy idő múlva azonban nyilvánvalóvá vált, hogy a kiskörút szűk gyűrűje nem képes az egyre növekvő forgalmat elvezetni, ennek okán egy nagyszabású körút-tervet készítettek, aminek megvalósult szakasza a Dobó körút. A legújabb módosítás szerint (2003) a Csányi utca már mentesült a forgalom elől, mivel a lebontott Malom mögött a Széchenyi tér és a Petőfi Sándor utca között egy hiányzó körút-összeköttetést hoztak létre, amire a Csányi utca forgalmát ráterelték. A kiskörutat sajnos már nem lehet tovább szélesíteni, teljesen új nyomvonalat sem lehet keresni; a felmerülő gondokat csak forgalom-szervezéssel lehet megoldani. [KISS A. 2003b]

1. táblázat: **Kecskemét jelenlegi városszerkezete**

A térelem neve	A térelem tartalma
1. Elővárosi övezet	Ezt a kategóriát elsősorban azok a kertvárosi jellegű különálló településrészek képviselik, amelyek nem részei a központi belterületnek, de funkcionális szempontból (munkahely, bevásárlás) Kecskeméthez tartoznak: Hetényegyháza, Katonatelep, Miklóstelep stb.
2. Kertségek	A városkörnyéki kiskertek, lakókertek övezete, amelyek Kecskemét külső lakóövezetéhez csatlakoznak, de azzal nem alkotnak összefüggő övezetet.
3. Gazdasági telephelyek zónája	Ide tartoznak az ipari üzemeken kívül a kereskedelmi raktárak, a nagy helyigényű, gazdasági jellegű tevékenységek során használt területek. Ezek nagy része a város déli szektorában található meg.
4. Külső lakóöv	Ide sorolhatók azok a lakóhely jellegű városrészek, amelyek a város peremén az elmúlt fél évszázad során épültek ki, vagy ugyan van régebbi múltjuk is, de nincsenek közvetlen összefüggésben a város belső lakóterületeivel. Ilyen többek között Alsószéktó, Petőfiváros, Miklovics falu, Szelei falu, Rendőrfalu, Hunyadváros, Műkertváros.
5. Belső lakóöv	Azokat, a városmaghoz közvetlen csatlakozó lakóterületeket értjük ezalatt, amelyek beépülése a XX. század első feléig megvalósult. Kecskeméten ez az öv a nagykörúton belüli lakóterület mellett kiegészül a Máriavárossal, továbbá a Villanegyeddel.
6. Központi városmag	A város központjában jól körülhatárolt terület, ahol az igazgatási, hivatali, kereskedelmi és egyéb szolgáltató szerepek tömörülnek. Itt a lakófunkció csak másodlagos, mert a központi fekvésből kifolyólag magasak az ingatlanárak, s így a kevés lakás jelentős részét is irodai célokra veszik igénybe. Kecskeméten főleg a kiskörúton belüli terület azonosítható ezzel.

[KISS A. 2003a]

2. A KÖRUTAK, SUGÁRUTAK SZEREPE A TÖMEGKÖZLEKEDÉSBEN

Kecskemét településszerkezete sugaras-gyűrűs felépítésű, s ebből kifolyólag a városi vonalhálózat is magán viseli a sugaras-koncentrikus körös jellegeket. A tömegközlekedési hálózat gerincét a sugárutak ill. a „városból többé-kevésbé nyílegyenesen kifutó utak” alkotják. A körutak közösségi közlekedési szempontból erősen kihasználatlanok, vagyis a város tömegközlekedési hálózatában nem töltik be a nekik rendelt szerepet. A **kiskörút** az egyedüli körút, amelynek teljes gyűrűje tömegközlekedés által érintett, azonban az autóbusszjáratok csak ún. „darabokban” érintik a kiskörutat. A nyugati szegletében található a Széchenyi téri autóbussz-végállomás. Az innen kiinduló járatok az óramutató járásával ellentétes irányban haladnak a kiskörúton (a kiskörút egészén érvényes ez az egyirányú forgalom), majd a különböző sugárutakon hagyják el azt. A Petőfi Sándor utcán az 1-es, 11-es; a Batthyány utcán a 2-es, 6-os, 28-as stb. A külső végállomásról jövet újra bekerülnek a járatok a körforgalomba, úgy, mintha folytatnák útjukat ott, ahol a körforgalomból kifordultak. Végeredményben a kiskörutat érintő járatok mindegyike végighalad a teljes körgyűrűn, csak nem folyamatosan, hanem megszakítva, azaz „darabokban”.

A **nagykörút** helyzete már egészen más eset. Eleve a körúti igények kiszolgálására indították az óramutató járásával ellenkezően a 21/1-es, megegyezően a 21/2-es autóbusszjáratokat, melyek a vasútállomás melletti Noszlopy Gáspár park nevű autóbussz-végállomásról indulnak. (A Széchenyi tér mellett ez Kecskemét másik nagy autóbussz-végállomása, de kisebb az előbbinél.) Az elképzelés nagyon jó, de szerepét sajnos több szempontból sem tölti be. Ezt a problémát a következő fejezetben fogom ismertetni. A nagykörutat az említett járatpáron kívül más vonal csak részlegesen érinti. [pl.: a 6-os Szelei falu fele, vagy a 16-os Miklovics faluba.]

A tömegközlekedés szempontjából a sugárutaknak nagyobb szerepe van. Az autóbusszjáratok a körutakról leágazva a sugárutakon folytatják útjukat. A legtöbb járat által érintett út a Rákóczi út, amely közös vonalszakasza mind a Noszlopy Gáspár parkból induló a városközpont érintésével közlekedő, mind a Széchenyi térről induló a vasútállomás érintésével közlekedő járatoknak. További, több autóbusszjárat által érintett út az Irinyi út [14-es, 20-as], a Petőfi Sándor utca [1-es, 11-es], Batthyány utca [2-es, 6-os], Bem utca [4-es, 12-es].

3. A KÖRUTAK TÖMEGKÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁI, MEGOLDÁSI JAVASLATOK

3.1 Kiskörút – 0 jelzésű új járat

A kiskörút szennyezettsége igen jelentős a Széchenyi téri autóbussz-pályaudvar forgalma miatt, továbbá a közlekedő idős járműparkból adódó környezeti terhelés következtében. A járatok nagy része kénytelen fölösleges köröket tenni ahhoz, hogy elérje a buszpályaudvart. A belváros közlekedésének tehermentesítése érdekében felmerült az az ötlet, hogy a város déli és keleti részeit feltáró járatoknak a Széchenyi tér helyett a főposta előtti háztömb helyén építendő autóbussz-decentrum legyen a végállomása. A két autóbussz-végállomást pedig egy „0” jelzésű járat kötné össze. Ezzel jelentősen csökkenthető lenne a kiskörút autóbusszforgalma. Az autóbussz-közlekedés ilyen mértékű átalakításának csak akkor van értelme, ha az párhuzamosan történik a belváros és a kiskörút forgalomszervezésével. [KISS A, 2003b]

3.2 Nagykörút – 21-es autóbusz

3.2.1 Hiányzó szakasz a nagykörút Széchenyi körüti szakaszán

A Kunság Volán a nagykörút kiszolgálására létesítette a 21-es járatot, amely egy valódi körforgalomban közlekedő vonal, ráadásul nem egy, hanem mindkettő irányban. Az óramutató járásával ellenkező irányban a 21/1-es, azzal megegyezően pedig a 21/2-es viszonylat közlekedik. A vonalhálózati probléma forrása az, hogy a járat vonalvezetése nem teljes egészében a körúton megy végig, hanem kiágazik a Nyíri úton a széchenyivárosi lakótelep felé, majd az Akadémia körúton és a Budai úton vissza a nagykörútra. Ez nem probléma egy szempontból, hisz kapcsolatot teremt a lakótelep és a nagykörút között, de így a nagykörútnak van egy kieső része, amelyet semmilyen más – még betérő – autóbuszvonal sem érint. A térképen is látható, hogy a Nyíri és az Irinyi út között egyáltalán nem jár busz (a körút ezen részén sosem közlekedett autóbuszjárat), az Irinyi út és a Budai kapu között pedig mindössze a napközben óránként közlekedő 16-os busz jár. [térkép]



A probléma megoldására több – általam elképzelt – javaslatot is bemutatok. Az autóbusz által nem érintett rövid szakaszon egy megállópart létre kellene hozni, a Mária utca és a Széchenyi körút találkozásánál. A legcélszerűbb az lenne, ha a 21-es járatot irányítanánk ide, úgy hogy egyik járat menne a Széchenyiváros felé, a másik pedig az új szakaszon. Persze nem a mostani követési idők mellett, mert akkor csak óránként lehetne eljutni az Árpádvárosból a Széchenyivárosba a városközpont érintése nélkül. Ehhez már a menetrendet is meg kellene változtatni (lásd 3.2.2).

Ha nem a 21-es járatot irányítanánk ide, akkor is mindenféleképp olyan járatot kellene, amely a vasútállomással van kapcsolatban, mivel a Széchenyi tér egyfelől közel is van, másfelől a 20-as járat a környező utcákon halad. Egyedüli ilyen jellegű megoldásként az 5-ös autóbusz jöhet szóba (amely érinti a Széchenyi teret és a vasútállomást is) úgy, hogy a városközpont felől jövet nem megy át a Széchenyi körúton az Ady Endre utca felé, hanem jobbra fordul a körútra (van jobbra forduló sáv a Kápolna utcában a körút irányába), majd a Nyíri útra bekanyarodva tovább folytatja eredeti útját. Változatlan menetrend mellett napközben óránként, csúcsidőben félóránként érintené autóbusz a körút kimaradt részét. Az elterelés miatt kimaradt szakaszt a városközpont felé pótolná az 5-ös járat (mindenesetre a 21-es autóbusszal történő pótlás célszerűbb lenne).

3.2.2 Menetrendtervezési javaslatok

A másik probléma már nem a vonalvezetéséből, hanem az üzemidőből ered. A 21/1-es egész nap 30 percnként közlekedik, azonban munkanapokon az utolsó már 18 órakor elmegy, így utána a Nagykörút tömegközlekedés nélkül marad!! Utána a körút egy rövid szakaszán este 10-ig a 22-es jár, szerény pótlásként. Hétvégén viszont 22.15-kor indul az utolsó (de 7 körül indul az első) 21/1-es; valószínűleg a bulikba induló kecskeméti fiatalság kedvébe akar járni a vállalat, mert más magyarázat nem adható arra, hogy miért jár tovább hétvégén, mint munkanapokon. A másik irányban még katasztrofálisabb a közlekedés. A 21/2-es kizárólag csúcsidőben, tanítási napokon jár fél óras követéssel.

Ennek a problémának a megoldása csak több intézkedéssel valósítható meg. Elsőként – ez a kisebb költségigényű lépés – a 21/1-es járatnak munkanapokon is 22.15-ig történő közlekedtetése (20.15 után elegendő az óránkénti követés is) lenne javasolható. Ehhez persze egy megfelelő marketing-kampányt is el kell indítani, hogy az utasok megtudják a változást, s használják munkanapokon esténként a járatot. Ennek részeként nemcsak a 21-es autóbusz megállóiban, hanem a környező vonalakon, ill. a két nagy végállomáson is látható helyen el kell helyezni a felhívásokat a változásokra. Ha ez elmarad, akkor csak elvétve fogják használni a járatot.

Második lépés a 21/2-es autóbusz egész nap történő közlekedtetésének bevezetése. Kezdetben napközben egy órás követési idővel (óra 15-kor indulva a Noszlopy Gáspár parkból), s ha igény van rá, csak akkor sűrűbben. Csúcsidőben maradna a 30 perces követési idő. Ezt a bevezetést is megfelelően elő kell készíteni, a feljebb említett marketing eszközökön kívül akár a helyi újságokban is meg lehet jelentetni a változásról szóló tájékoztatót.

3.3 Külső körút – 102-es járat **(Izsáki úti kórház – Szelei falu – Rendőrfalu – Műkertváros)**

A Külső körutat a Kunság Volán helyi autóbuszjáratai csak részekben érintik, közvetlen összeköttetés nincsen a külső városrészek között. A 102-es elképzelt viszonylat [térkép] főleg a déli üzemeket szolgálná ki, megkönnyítve a dolgozók eljutását a munkahelyeikre. Jelenleg sokan biciklivel járnak a munkahelyeikre; azonban télen, hóban inkább az autóbust választanák. A vonalnak azonban nemcsak munkásjárat-jellege lenne, hanem erősítené a kapcsolatokat a külső városrészek között; biztosítaná a könnyebb és közvetlen eljutást a Szelei faluból és a Rendőrfaluból az Izsáki úti kórházba. A járat egyik végállomása az Izsáki-úti kórháznál lenne (a környező utcákban fordulna meg a járat, úgy, ahogy ezt a 22-es tette korábban). A járat rákanyarodik az Izsáki útra; majd a Mező Imre utcára, amely a Szelei faluba tart. A Bajnok utcán, majd a Halasi úton haladva érinti

Rendőrfalut is (ellenkező irányban a Matkói úton ill. a Szent László körúton). Útvonalát folytatva a Mindszenti körúton érintené az ott található nagyobb üzemeket (mint pl.: a Habselymet, az Univert és a Petőfi Nyomdát); majd a szegedi vasútvonalon átmenve a 3-as és a 25-ös műkertvárosi hurokrészében fordul meg. A járat követési idejének a meghatározása igen alapos előtanulmányt igényel, majd hosszú monitoring tevékenységet; annak érdekében hogy a menetrend minél jobban illeszkedjék az utazási igényekhez. Becsülhető követési idő napközben 60, csúcsidőben 30 perc. Új autóbuszmegállókat kell létesíteni a Mező Imre utcában, a Bajnok utcában (Műkertváros felé menet), továbbá a Mindszenti körúton és a Klébelsberg Kunó úton, ott ahol igény mutatkozik rá. Rendőrfaluban és Műkertvárosban a meglévő megállóknál állna meg a járat. Az új viszonylat közvetlen kapcsolata által a műkertvárosi, ill. a rendőrfalubeli és a szelei falubeli lakosoknak nem kell átszállni, ha dolgozni mennek a déli üzemek egyikébe.

4. ÖSSZEGZÉS

A város tömegközlekedésének fejlődése szempontjából igen fontos lenne a már meglévő infrastrukturális elemek átgondolt kihasználása. A körutak, s ezen belül a nagykörút, nem tölti be a neki rendelt tömegközlekedési szerepet. A kiskörút túlzásfolt, a külső körutak pedig kihasználatlanok; igaz ezek összekötése épp folyamatban van. Az említett problémákat azonban a tömegközlekedés fenntartójának (Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának) illetve az üzemeltetőjének (Kunság Volán Rt.-nek) kell közösen megoldania.

FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM

- ✓ Bárh János – Csatóri Bálint (2002): *Kecskemét története 1849-ig (1. kötet)*. Kecskemét. pp. 337-342.
- ✓ Kiss Attila (2003a): A fejlődés fő irányai. KING 3. 2003/4.
- ✓ Kiss Attila (2003b): A forgalomszervezés csomópontja: a kiskörút. KING 3. 2003/6.
- ✓ Kovács Zoltán (2002): *Népesség- és településföldrajz*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 238 p.
- ✓ Novák László (1995): *Településnéprajz*. KLTE, Debrecen. 205 p.

TOVÁBBI FORRÁSOK

- ✓ Kecskemét város autóbusz-menetrendjei (2001, 2003)
- ✓ Meggyesi Tamás, a BME Urbanisztikai Intézetének egyetemi tanára által tartott 'Az épített környezet' c. kurzuson elhangzottak.
- ✓ Kecskemét vonalhálózati térképe. www.kunsagvolan.hu