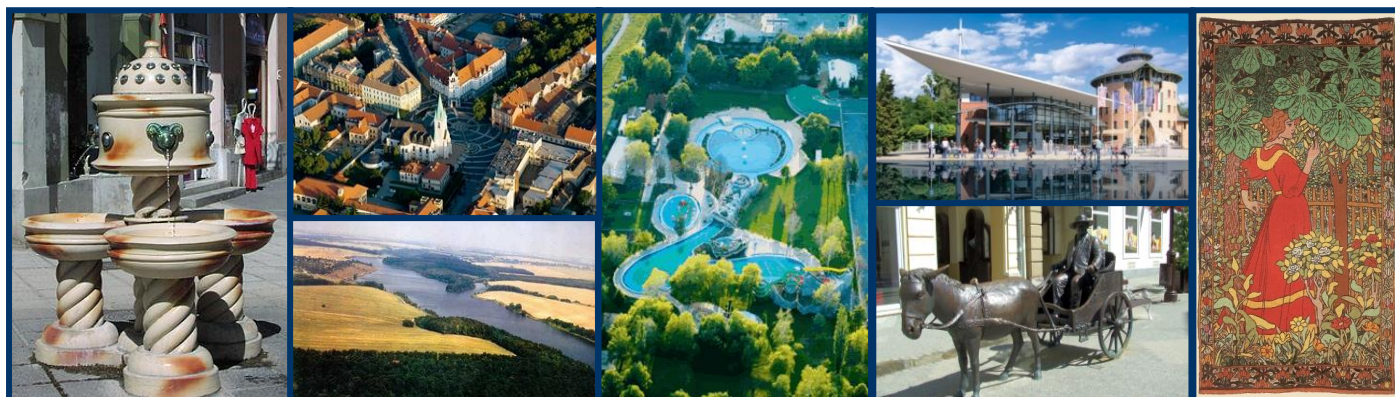




KAPOSVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA



MEGBÍZÓ: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata

KÉSZÍTETTE: ECORYS MAGYARORSZÁG Kft.

TP-TERV MÉRNÖKI IRODA Kft.



2014. szeptember
véglegesítve 2015. aug.

A Közlekedési koncepciót készítette:

Tóth Attila (TP-TERV MÉRNÖKI IRODA Kft)

okl. építőmérnök, településmérnök

jogosultságok:

KÉ-VA, KÉ-K, KÉ-L, KÉ-HA, T kö

kamarai nyilvántartási szám: 01-10559

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS

2. A JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZET VIZSGÁLATA

- 2.1. KÖZÚTHÁLÓZAT
- 2.2. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZERE, A KÖZÚTHÁLÓZAT FORGALMI VISZONYAI
- 2.3. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉRE IRÁNYULÓ, KAPOSVÁR ÖKÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐ TERVEK, ELKÉPZELÉSEK
- 2.4. KAPOSVÁR TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA, KAPCSOLATRENDSZERE
- 2.5. KAPOSVÁR KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE
- 2.6. ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK

3. FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

- 3.1. KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK
- 3.2. TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK
- 3.3. KERÉKPÁROS HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK
- 3.4. RÖVID TÁVÚ FEJLESZTÉSI JAVASLATOK
- 3.5. HOSSZÚ TÁVÚ FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

4. RAJZOK JEGYZÉKE

1 BEVEZETÉS

Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata a város jövőbeni fejlődési pályájának meghatározásához a 2004-ben elfogadott és azóta többször módosított településfejlesztési koncepciójának felülvizsgálatát kezdte meg 2013-ban. A felülvizsgálat módszertani alapját a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) kormányrendelet határozta meg. Módszertani segédletként szolgált a Belügyminisztérium által 2013. augusztusában közreadott útmutató, mely a megyei jogú városok 2014 – 2020 közötti integrált településfejlesztési stratégiájának elkészítését támogatja.

A 314/2012. (XI. 8.) kormányrendeletnek megfelelően a koncepciót helyzetfeltáró, elemző és értékelő - úgynevezett megalapozó - vizsgálatok készítése előzte meg, melyet Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának képviselőtestülete a 152/2014. (VI. 25.) sz. határozatával a továbbtervezés alapjául elfogadott. A fenti megalapozó vizsgálatokkal párhuzamosan részletes fejlesztési dokumentumok készültek, melyek segítették a hosszú távú – s az ezen alapuló középtávú fejlesztési irányok meghatározását. Az ágazati tervezés az alábbi tématerületeket érintette:

- Hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció felülvizsgálata
- Zöldterület- és közterület megújítási koncepció
- Felszíni csapadékvíz elvezetési koncepció készítése
- Turizmusfejlesztési koncepció készítése

A településfejlesztési koncepció hosszú távú terv, egy olyan dokumentum, amelynek alapja a közösség véleményére épülő határozott és hosszú távú jövőkép. A jövőkép, illetve a hosszú távú célok kiindulópontot jelentenek a területrendezési eszközök felülvizsgálatához, elkészítéséhez, illetve a középtávú területi és ágazati stratégiai dokumentumok kidolgozásához. A koncepció fontos szerepe tehát, hogy a város adottságait és lehetőségeit figyelembe vevő, végrehajtható fejlesztési stratégia kiinduló alapanyaga legyen.

A munka alapvető célkitűzése, hogy Kaposvár megfelelően pozícionálja magát az ország és a Dél-Dunántúli régió vonatkozásában, beazonosítsa azokat az egyéni és egyedi tényezőket, amelyeket fejlesztve versenyképes maradhat, versenyelőnyökhöz juthat.

A városvezetés a koncepcionális és stratégiai munka módszerének meghatározásakor partnerségi tervet fogadott el, mely mentén került sor a fejlesztésében érdekelt szereplők tervezési folyamatban történő részvételére, bevonására, illetve a szakmai munka és döntés-előkészítés hivatalon belüli koordinációjának megvalósítására.

2 JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZET VIZSGÁLATA

2.1. KÖZÚTHÁLÓZAT

Közúti közlekedés

Kaposvár Somogy megye megyei jogú városa, megyeszékhely.

A településen több európai jelentőségű TEN-T közlekedési folyosó halad keresztül. A település a megye központjaként az országos és megyei jelentőségű utak gyűjtőpontja. Budapestről közúton két irányból érhető el: az M7-esen és Balatonszemestől a 67-es főúton; illetve az M6-oson és Dunaföldvártól a 61-es főúton. Pécs a 66-os főúton, Nagykanizsa és Dombóvár a 61-es főúton, a Balaton és Szigetvár pedig a 67-es főúton közelíthető meg. A városnak közvetlen közúti összeköttetése van Barccsal, Fonyóddal és Szántóddal is.

A 61-es főút északról elkerüli a várost, így azt keletről és nyugatról a 610-es főúton (régi 67 sz. főút) lehet elérni. A 61-es főút Dunaföldvár-Dombóvár-Nagykanizsa vonalon haladva szeli keresztül kelet-nyugat irányban Somogy megyét. Az egykor Kaposvár belterületén haladó út most a települést északról kerüli meg. A belterületen megmaradó szakasza ma a 610 sz. főút. A 67-es főút Szigetvár-Kaposvár-Balatonlelle között biztost összeköttetést Somogy megyén keresztül haladva észak-dél irányban. Kaposvár belvárost nyugat felől határolja és észak- déli irányban halad keresztül a településen. A település közigazgatási határán, keleten csatlakozik a 610 sz. főút és a 61 sz. főúthoz a 66 sz. Pécs-Kaposvár másodrendű főút, mely észak-déli irányban halad a két megyeszékhely között.

A település térségi kapcsolatait biztosítják a települési összekötő utak. Kaposvár nyugati részén indul a 610 sz. főúttól a 6701 j. Kaposvár - Fonyód összekötő út, mely a Kaposvártól északra fekvő településeket köti össze. A település keleti területén a 610 sz. főúttól indul a 6505 j. Kaposvár - Szántód összekötő út. A 6701 j. és a 6505 j. útnak is csomópontja van a 61 sz. főút elkerülő szakaszával, az M7 autópályával és a 7 sz. főúthoz csatlakoznak. Kaposvártól délnyugatra fekvő települések elérését biztosítja a 66141 j. Szilvásszentmárton bekötő út. A településtől északra a 6701 j. út és a 67 sz. főút között biztosít kapcsolatot a 6709 j. Kaposfüred-Juta összekötő út. Kaposvártól keletre, Toponárról indul a 65112 j. Zimány bekötő út. A településtől nyugatra a 610 sz. főúttól indul a 66142 j. Kaposúj-lak bekötő út. A településtől északra a 67 sz. főútból ágazik ki a 67105 j. Magyaregres bekötő út.

Belső közlekedési hálózat

A település jellemzően rácsos felépítésű. A belterületi közutak hossza meghaladja a 200 kilométert. Észak - dél irányban halad a 67 sz. főút belterületi szakasza Kaposfüredi út, Füredi út, Berzsenyi Dániel út és Zselici útként. Kelet-nyugati irányban halad a 610 sz. főút 48-as ifjúság útja, Árpád utca, Dombóvári út elnevezéssel. A belvárost a 67-es és a 610-es út belterületi szakaszai határolják északról és nyugatról, a városközpont keleti határa pedig a Virág utca és a Hársfa utca, délről pedig a vasút és az a mentén futó Áchim András utca–Budai Nagy Antal utca–Baross Gábor utca a határoló útvonal.

A közúthálózat egyik problémája, hogy Kaposvárnak csak 1 db. vasúti különszintű átjárója van, a többi átjáró szintbeni. A vasút észak-déli irányban kettévágja a települést. A 67 sz. főút vasúti hídja az egyetlen különszintű átjárója, szintbeni átjáró a Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes vasútvonalon csak a Baross Gábor utcán és a Pécsi utcán található. Az északi és a déli városrészek csak jelentős kerülővel átjárhatók.

A település gyűjtőútjai az országos közutakon kívül az alábbiak:

- Bartók Béla utca - észak-déli irányban a Kapostól délre húzódik
- Zrínyi Miklós utca és folytatás a Szigetvári utca - észak-déli irányban a Kapostól délre húzódik
- Táncsics Mihály utca - kelet-nyugat irányban, a Kapostól délre húzódik

- Béla király utca
- Nádasdi utca
- Gilice utca - vasúttal párhuzamosan, déli oldalon
- Áchim András utca - vasúttal párhuzamosan, északi oldalon
- Budai Nagy Antal utca - Baross utca- Hársfa utca
- Szent Imre utca
- Tallián Gyula utca
- Pécsi utca
- Mező utca
- Béke utca - Arany János utca - Hegyi utca
- Honvéd utca - Kisfaludy utca

A település jelentős csomópontjai jelzőlámpával vezéreltek, néhány körforgalmú csomópont.

Jelenleg a vasútvonalat szintben keresztezi a Jutai út, a Pécsi utca és a Baross Gábor utca is.

A 67 sz. főút átkelési szakaszán a két irány egy részen zóldsávval elválasztott, szervízutak sok helyen épültek.

Az országos főutakon a jelentős gyalogos keresztezéseknél szinte mindenhol megépült a kijelölt gyalogátkelőhely. A 67 sz. főúton az Arany J. utca csomópontjában középsziget nélküli 5 sáv hosszúságú gyalogos átvezetés található, a csomópont jelzőlámpával irányított, azonban a jelzőlámpa üzemzavaránál rendkívül hosszú az áthaladás hossza egyéb védelem nélkül.

A belvárosi részen sok utcának megtörtént a forgalomcsillapítása, ezek elemei: beton térkő burkolati betétek, rámpák, gyalogos járda szintjébe hozott utcaszint, középszigetek, forgalomcsillapító küszöbök, helyi sebességkorlátozások, tempó 30 övezetek.

Egyéb helyi utakon a gyalogos átvezetéseknél középsziget vagy kijelölt gyalogátkelőhely kevés helyen épült, azonban a forgalmi és baleseti adatok ezeken az utakon nem is igazolják.

2008. év végére valamennyi, rossz állapotban lévő belterületi út új aszfaltburkolatot kapott. A közúthálózat mentén túlnyomórészt kétoldali gyalogjárdát építettek ki. A belterületen 8 olyan utca van, amely mellett nagy a gépkocsi forgalom és indokolt a hiányzó szakaszokon a járda megépítése. A szentjakabi városrészben az elmúlt években a Hold utca, Bástya utca, továbbá az Ivánfahegyalja u., és a Juhász Gyula u. egy része kapott szilárd burkolatot.

Az országos főutakon a jelentős gyalogos keresztezéseknél szinte mindenhol megépült a kijelölt gyalogátkelőhely.

Parkolás

Kaposvár területén 1999 óta működik díjfizető várakozó rendszer. A fizető parkolás rendjét a település 25/1999.(X.29.) számú rendelete szabályozza. A város területén belül jelenleg összesen 38 kijelölt önkormányzati tulajdonú fizető parkoló működik övezeti megosztásban közel 1300 parkolóhellyel és 74 díjfizető automatával. A díjfizetési időszak jellemzően hétfőtől péntekig 8-18 óra közötti, szombaton 8-12 óra közötti időszak. A várakozási díj személygépjárművek részére az I. díjzónában 250 Ft, a II. díjzónában 190 Ft óránként. A készpénzzel történő fizetés mellett kártyás rendszer és mobiltelefonos szolgáltatás is működik.

Fizető automatákkal ellátott parkolók övezeti megosztása a következő (forrás: www.kaposvar.hu) :

Parkoló	Övezet
Ady E. u. déli tömbbelső	I.
Kontrácssy közti parkolóház	I.
Teleki u.	I.
Somogy parkoló	I.
Irányi D. u.	I.
OTP tömbbelső	I.
Bajcsy Zs. u. (a Tallián Gy. u-ig)	I.
Zárda u. és köz	I.
Széchenyi tér	I.
Dózsa Gy. u.	I.
Fő u. (Dózsa Gy. u. – Anna u. között)	I.
Fő u. (Anna u. és a Kaposi Mór u. között)	II.
Ady E. u. 12-14. tömbbelső	I.
Városház u. déli parkoló	I.
Rákóczi tér É-i oldal	I.
Kontrácssy u. és köz	I.
Rippl-Rónai u.	II.
Szent Imre u. (Bajcsy Zs. u. – Somssich P. u. között)	I.
Ezredév u.	I.
Kossuth L. u. (Fő u. – Bajcsy Zs. u-ig)	I.
Csokonai köz és Fő u. 15-17. tömbbelső	I.
Megyeház u. (Teleki u-ig)	I.
Teleki u. (Petőfi térig)	I.
Anna u.	I.
Iskola köz	II.
Gróf Apponyi u. (Laktanya u-ig)	I.
Gróf Apponyi u. (Laktanya u-tól Hársfa u-ig)	II.
Gróf Apponyi köz	II.
Laktanya u.	I.
Tallián Gy. u. (Németh I. fasorig)	I.
Németh I. fasor (Tallián Gy u-ig)	II.
Német I. fasor (Tallián Gy. u-tól a Biczó F. u-ig)	II.
Tallián Gy. köz	I.
Baross G. u. (Laktanya u. és Rákóczi tér közötti szakasza)	I.
Kossuth L. u. (Bajcsy Zs. u-tól Somssich u-ig)	I.
Rákóczi tér K-i oldal	I.
Biczó F. köz	II.
Kaposi Mór utca	II.

Általános tapasztalat, hogy a fizető parkoló övezeten kívül, de annak a peremén a várakozó járművek száma megnő. Ez a „kiszorulás” jelensége. Az övezeti besorolás (drágább, olcsóbb) ezt a kiszorulást osztja el az övezetek határain. A jelenség miatt azonban jellemző a díjfizető övezet határán jelentkező túlparkolás, szabálytalanul várakozó járművek sokasága.

Vasúti közlekedés

Kaposvár települést 3 vasútvonal érinti. Ezek közül a 41 sz. Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes vasútvonal a legjelentősebb, mely a 40 sz. Budapest -Dombóvár vasútvonal folytatásaként a nemzetközi törzshálózat része. A V/B nemzetközi transz-európai közlekedési folyosó Budapest - Zágráb - Rijeka tengelyen halad, ennek valamint a TINA hálózatnak is része a 41 sz. vasúti fővonal. A vonal villamosított, egy vágányú.

A 41 sz. vonalból ágazik ki két mellékvonal a településen: a 35 sz. vasúti mellékvonal Siófokig, a 34 sz. vasúti mellékvonal Fonyódig halad. Mindkét vonal egy vágányú és nincs villamosítva. A személyforgalom mellett Kaposvár teherforgalmi szerepe is regionális jelentőségű.

A településen belül a belváros déli szélén, kelet-nyugat irányban húzódik Kaposvár vasútállomás. A település közigazgatási határain belül több vasúti megállóhely és állomás található. A 40 sz. vasútvonalon fekszik Kaposszentjakab vasúti megállóhely. A 34 sz. vasútvonalon fekszik Kaposfüred vasútállomás és Kapostűskevár vasúti megállóhely. A 35 sz. vasútvonalon fekszik Toponár vasútállomás és Répáspuszta vasúti megállóhely.

A 40 sz. vonalon keresztül Budapestre átszállás nélkül két intercity vonatpár közlekedik naponta, az utazási idő 3 óra. Dombóvárra 12 vonat közlekedik, a menetidő 47 perc, Gyékényesre 14 vonat közlekedik, a menetidő átlagosan 1 óra 25 perc. Fonyód irányába 10, Fonyódról Kaposvárra 11 vonat közlekedik naponta, a menetidő közel 1,5 óra. A 35 sz. vonalon Siófokig naponta 3 vonat, Felsőmocsoládig 3 vonat, Kisbárapátig 1 vonat, Tabig 1 vonat közlekedik.

Légi közlekedés

A Taszári repülőtér Kaposvártól 8 km-re keletre fekszik, a 61 sz. főút északi oldalán.

A repülőtér menetrend szerinti autóbuszjáratokkal megközelíthető. A repülőtér használaton kívül van.

A repülőtér területe közel 450 h. A kifutópálya hossza 2500 m, szélessége 60 m. A 90-es években a repülőtér az IFOR majd később az SFOR csapatok logisztikai bázisa lett, jelentős fejlesztéseket hajtottak végre a repülőtérén, azonban ezek a fejlesztések katonai célúak voltak.

A repülőtér fejlesztése gazdasági és turisztikai szempontból is fontos, működéséhez az infrastruktúra fejlesztése szükséges.

Forgalmi vizsgálat

A forgalmi vizsgálatot az országos forgalomszámlálási adatokból az ÚT 2-1.201 és ÚT 2-1.118 műszaki előírás szerint számított várható forgalmak segítségével végeztük el. A forgalmi vizsgálat alapja a 2012. évi országos forgalomszámlálási adatok.

A település országos közútjain mért forgalmi adatokat a Kaposvár térségének forgalmi vizsgálata c. táblázat foglalja össze.

A környező települések megközelítése jónak mondható, Kaposvár kapcsolati rendszere kiépült. A szomszédos települések többsége közvetlenül elérhető.

Kaposvár országos közútján jelentős átmenő és tranzitforgalom jelentkezik. Átmenő forgalomként jelentkezik a 67 sz. főúton Balatonlelle-Szigetvár (7 sz. főút/M7 autópálya – 6 sz. főút) között és a 61/610 sz. főúton Dunaföldvár-Dombóvár-Nagykanizsa (6 sz. főút/M6 autópálya – 7 sz. főút/M7 au-

tópálya) között. A tranzit forgalom és az átmenő forgalom jellemzően az országos közutakon halad, első sorban a település elkerülő útjaként funkcionáló 61 sz. főúton. Az átmenő forgalom egy része még ma is az 61 sz. főút elkerülő helyett a 610 sz. főút átkelési szakaszát használja, az elkerülő út kb. 3,5 km-rel hosszabb mint a 610 sz. főúton haladva.

A településen belül a közutakon jelentős forgalom alakul ki a települési gyűjtőutakon, főutakon, gazdasági, ipari területeken jelentős teherforgalom jelentkezik.

A közúthálózat többi, önkormányzati kezelésű eleme elsősorban a városrészek belső forgalmát, a lakóövezetek helyi forgalmát szolgálja ki, ezeken tranzit forgalom alig jelentkezik.

A 67 sz. főút átkelési szakaszának forgalma jelentősnek mondható, forgalma 13124 E/nap. Kaposvártól északra a 67 sz. főút forgalma 3837 E/nap, délre 1575 ill. 3056 E/nap.

A 61 sz. főút keleti irányának forgalma Dombóvár felől 10934 E/nap, a 61 sz. főút-610 sz. főút-66 sz. főút csomópontja után a 61 sz. főút elkerülő szakaszának forgalma a 2638 E/nap, a 67 sz. főút csomópontjától nyugatra haladva 7264 E/nap, 4023 E/nap, 3556 E/nap.

A 610 sz. főút keleti irányának forgalma Dombóvár forgalma a 61 sz. főút-610 sz. főút-66 sz. főút csomópontja után 8089 E/nap. A forgalma a 61 sz. főút forgalma a belterületen nyugatra haladva 12359 E/nap, 8520 E/nap, 13027 E/nap.

Fentiekből látszik, hogy Kaposvár területén belül jelentős belső forgalmat generáló tényezők találhatók.

A 61 sz. főút-610 sz. főút-66 sz. főút csomópontja után a 66 sz. főút forgalma 4582 E/nap.

A forgalmi adatok 2014. évre vonatkoznak.

A 61 sz. főút éves és heti forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege 'C', átlagos jellegű forgalom (M6 autópálya Érd után, M8 autópálya és M9 autót, 2, 3, 10, 22, 24, 25, 27, 31, 32, 38, 40, 41, 61, 62, 63, 65, 66, 68, 83, 311, 491, 611 sz. főutak több szakasza) a júliusi illetve augusztusi forgalom aránya az évi átlaghoz képest legfeljebb 1,1, a nyári vasárnapi és nyári hétköznapi forgalom hányadosa nagyobb, mint 0,8. A napi forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege „2”, az esti és éjszakai forgalom aránya tavaszi és őszi hétköznapi napokon átlagos, 18-25% közötti.

A 67 sz. főút belterületi szakaszának éves és heti forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege 'B', tranzit és regionális kapcsolatok üdülő vagy turista jelleg nélkül (M1, M3, M5, M6, M7 autópályák fővárosba bevezető szakaszai, M0 autót déli szektor, M31, M60 autópályák, főutak nagyobb városokhoz közeli és átkelési szakaszai: Debrecen, Nyíregyháza, Kecskemét, Szombathely, 405 és 510 sz. főutak, alföldi főutak szakaszai: 45, 46, 47, 471, 474 sz. főutak). A napi forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege „3”, az esti és éjszakai forgalom aránya tavaszi és őszi hétköznapi napokon kicsi, legfeljebb 18%.

A 67 sz. főút külterületi szakaszának éves és heti forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege 'C', átlagos jellegű forgalom (M6 autópálya Érd után, M8 autópálya és M9 autót, 2, 3, 10, 22, 24, 25, 27, 31, 32, 38, 40, 41, 61, 62, 63, 65, 66, 68, 83, 311, 491, 611 sz. főutak több szakasza) a júliusi illetve augusztusi forgalom aránya az évi átlaghoz képest legfeljebb 1,1, a nyári vasárnapi és nyári hétköznapi forgalom hányadosa nagyobb, mint 0,8. A napi forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege „3”, az esti és éjszakai forgalom aránya tavaszi és őszi hétköznapi napokon kicsi, legfeljebb 18%.

A 610 sz. főút éves és heti forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege 'A', nagyvárosok környéke, (M0 autót keleti szektora, M19 autót, főutak nagyobb városokhoz közeli és átkelési szakaszai: Miskolc, Pécs, Győr, Szombathely, Békéscsaba, Kaposvár), a júliusi illetve augusztusi forgalom aránya az évi átlaghoz képest legfeljebb 1,1, a nyári vasárnapi és nyári hétköznapi forgalom hányadosa legfeljebb 0,7. A napi forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege „3”, az esti és éjszakai forgalom aránya tavaszi és őszi hétköznapi napokon kicsi, legfeljebb 18%.

2.2. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZERE, A KÖZÚTHÁLÓZAT FORGALMI VISZONYAI

A 3. sz. rajzon jelöltük Kaposvár területén a jelentős lakó területeket, gazdasági, munkahelyi területeket, és az ezekből adódó fő kapcsolati irányokat.

Kaposvár területét kelet-nyugati irányban kettévágja a MÁV Dombóvár-Gyékényes vasútvonal, ehhez kapcsolódik nyugaton a MÁV Kaposvár-Fonyód vasútvonal, ami északi irányba halad.

Kaposvár jelenleg a Dombóvár-Gyékényes vasútvonalon 1 db vasúti híddal rendelkezik a Füredi úton, az összes többi vasúti átjáró szintbeni. A Kaposvár-Fonyód vasútvonal minden vasúti átjárója szintbeni. A szintbeni átjárók erős korlátozóként hatnak, fizikai akadályt jelentenek a közlekedésben.

A 67 sz. főút vasúttól északra eső szakasza min. 2x2 sávós, azonban ennek ellenére is zsúfolt, jellemzőek a torlódások.

Elmondható, hogy a főbb kapcsolati irányok a településről kivezető és településre bevezető főutak, ill. a településen belüli fő egységek közötti közlekedési kapcsolatok. Jelenleg a vasútvonal miatt több terület nem bír közvetlen kapcsolattal, vagy csak korlátozott kapcsolattal bír.

2.3. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉRE IRÁNYULÓ, KAPOSVÁR KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐ TERVEK, ELKÉPZELÉSEK

Az elmúlt évtizedekben Kaposvár Város Önkormányzata több a település fejlesztését célzó, településrendezést segítő tervet készített. Ezek közül a legfontosabb a 2004-ben elkészült Kaposvár Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója, a 2005-ben elkészült Kaposvár Hosszútávú Közlekedésfejlesztési Konceptiója, valamint a 2008-ban készült Kaposvár Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája. A fejlesztések igazodnak az Országos Területrendezési Tervben és a Somogy Megye Területrendezési Tervben foglaltakhoz.

Országos Területrendezési Terv Kaposvár térségét érintő fejlesztési javaslatok:

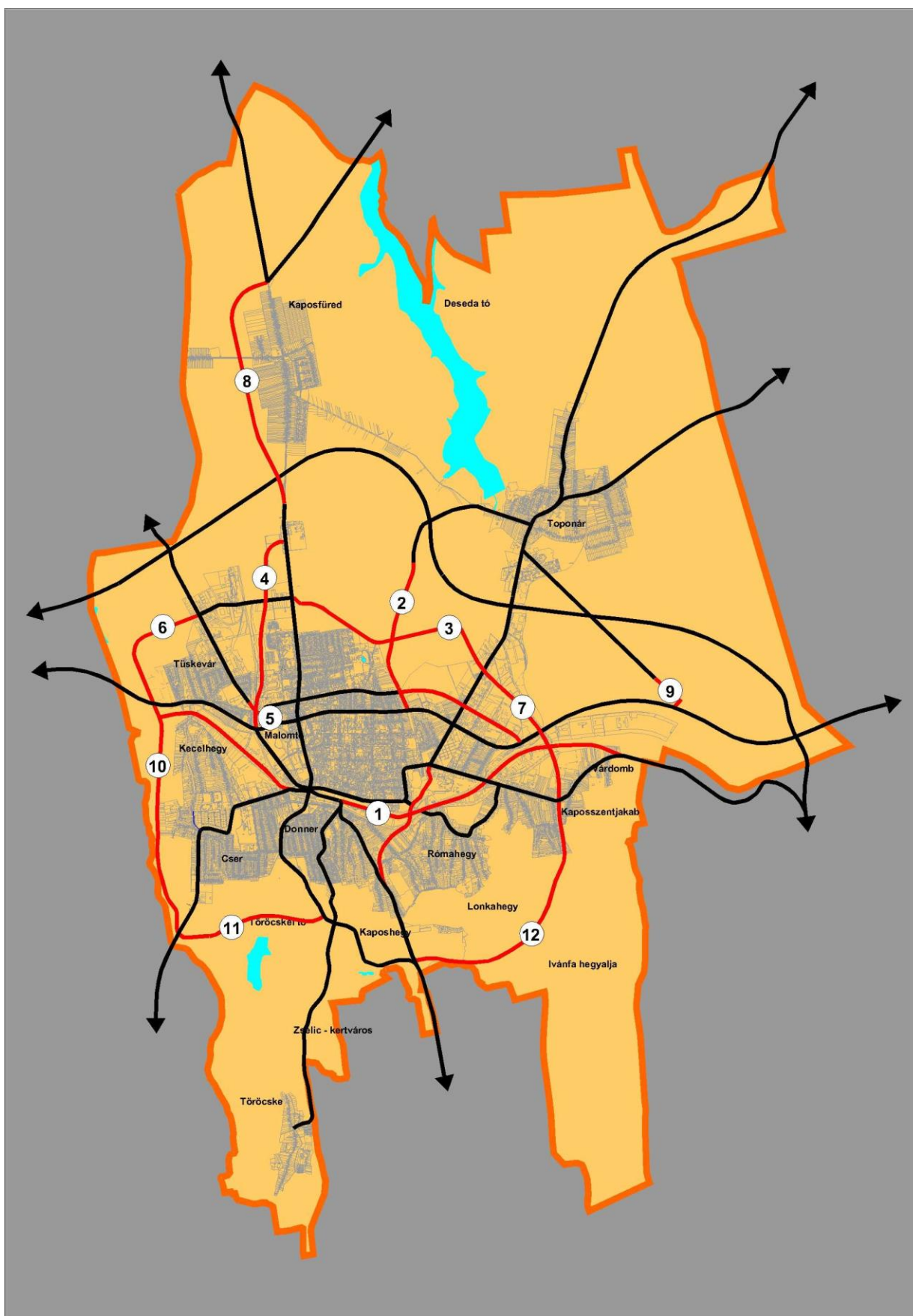
- M9 nyomvonala: Nagycenk (M85) - Szombathely térsége - Püspökmolnári térsége - Zalaegerszeg térsége - Nagykanizsa - Inke térsége - Kaposvár - Dombóvár - Szekszárd térsége - Szeged (M5)
- Nagysebességű vasút nyomvonalát jelöli a terv, azonban várhatóan az V. korridor fejlesztése nem új nagysebességű nyomvonal kialakításával, hanem a meglévő vasútvonal korszerűsítésével kell számolni

Somogy Megye Területrendezési Terv Kaposvár térségét érintő fejlesztési javaslatok:

Közlekedési hálózatok és létesítmények (2011) tervlap szerint

- 67.sz. főút tervezett elkerülő szakaszai:
 1. Kaposvár belterületét elkerülve, a települést nyugatra kerülve,
 2. Kaposvár belterületét elkerülve, a települést keletről kerülve,
 3. Kaposvártól északra, Kaposfüredet elkerülve nyugatról

2005-ben elkészült Kaposvár Hosszú távú Közlekedésfejlesztési Konceptiója, mely egy kétszintű közúthálózat létrehozásában gondolkodott. A tervezett közúthálózaton a településen áthaladó forgalmat nagyrészt a meglévő országos közúthálózat bonyolítaná, ehhez kapcsolódóan épülne ki a település feltárását biztosító belső úthálózat.



1. ábra A közúthálózat legfontosabb szerkezeti jelentőségű fejlesztései (Kaposvár Hosszútávú Közlekedésfejlesztési Konceptiója, 2005. augusztus)

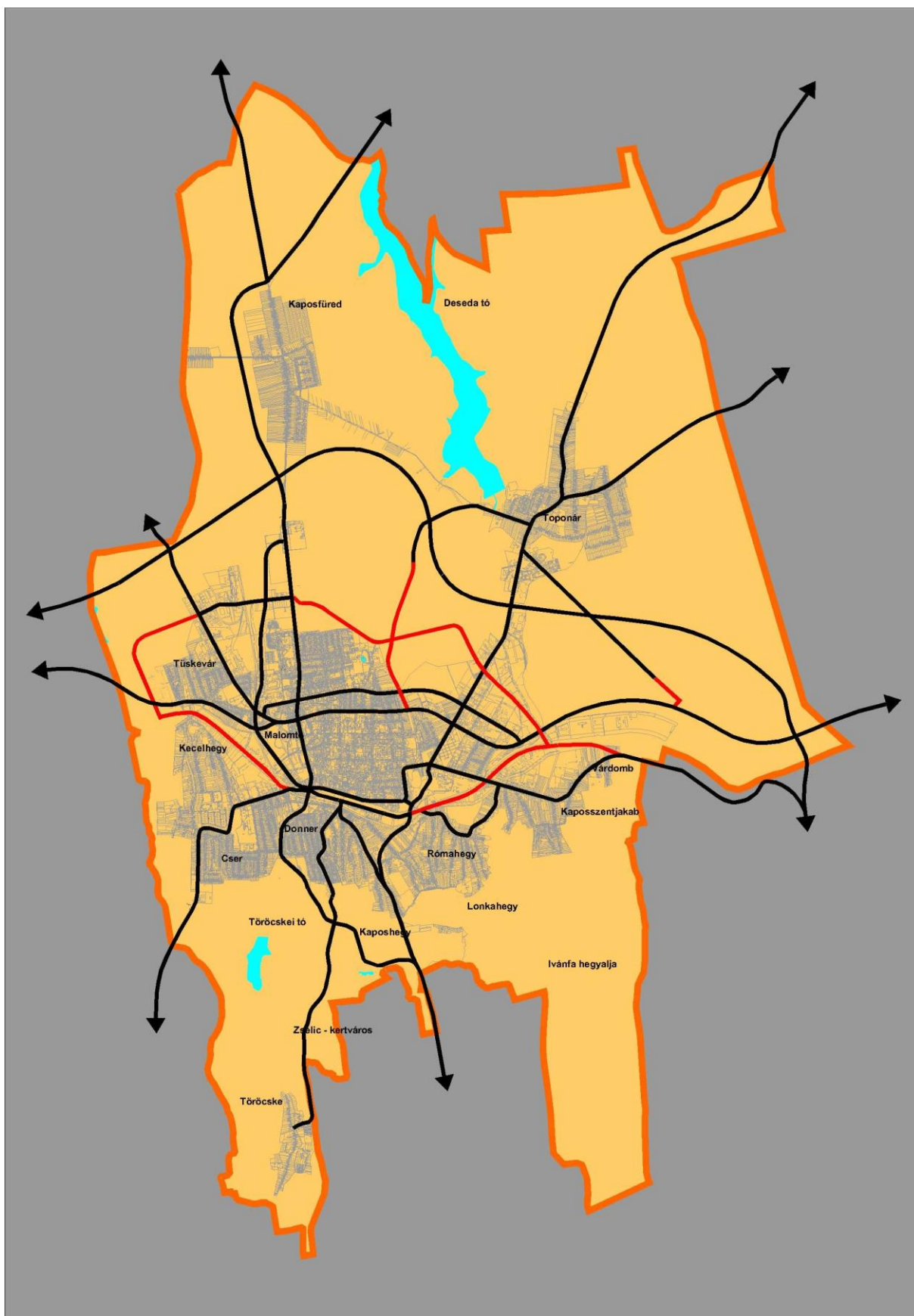
A fejlesztés legfontosabb elemei a következők:

1. Déli tehermentesítő út (középső szakasza szabályozási terv szerint)
2. Zaránypuszta összekötése a 610 sz. főúttal, és a Mező utca folytatása a Cukorgyár területén, a vasút feletti felüljárón át a 67 sz. főútig (szabályozási terv szerint)
3. Északi harántoló út a 67 sz. főút és a 65505 j. (Szántódi) összekötő út között (szabályozási terv szerint)
4. 67 sz. főút tehermentesítő útja (szabályozási terv szerint)
5. Juhai úti vasút feletti felüljáró (szabályozási terv szerint)
6. Raktár utca nyugati folytatásában a déli tehermentesítő útig építendő új út (szabályozási terv szerint)
7. Észak-keleti irányú harántoló út a 6505 j. (Szántódi) összekötő út és a déli tehermentesítő út között
8. A 67 sz. főút Kaposfüredet elkerülő szakasza (szabályozási terv szerint)
9. Fészeklaktapuszta 610 sz. főúttal való összekötése új úttal (szabályozási terv szerint)
10. Nyugati harántoló új út, déli tehermentesítő úttól a 66141 j. (Szilvásszentmárton) bekötőútig
11. Déli harántoló út a 67 sz. főút és a 66141 j. bekötőút között
12. Dél-keleti harántoló út a 67 sz. főút és a déli tehermentesítő út között

A tervezett úthálózat eddig elkészült elemei a következők:

8. 67 sz. főút Kaposfüredet elkerülő szakasza
9. Fészeklaktapuszta 610 sz. főúttal való összekötése

A 2010-es évre elérendő célkitűzések közül nem készült el a 67 sz. főút tehermentesítő útja a Kaposfüredi út és a Vásártéri út közötti szakaszon, a Szigetvári utca és a Pécsi utca összekötése Rómahegy és a 41 sz. vasút közötti területen, valamint az ehhez az úthoz csatlakozó Nyár utca meghosszabbítása.



2. ábra A közúthálózat hosszú távú fejlesztése (2020-ig) (Kaposvár Hosszú távú Közlekedésfejlesztési Konceptiója, 2005. augusztus)

2.4. KAPOSVÁR TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA, KAPCSOLATRENDSZERE

Távolsági és helyközi autóbusz közlekedés

Kaposvár a dél-dunántúli térség jelentős közösségi közlekedési csomópontja. Távolsági járatok indulnak innen a fővárosba és a dunántúli megyeszékhelyre. A távolsági járatokon kívül a megyei települések is Kaposváron keresztül érhetők el. A távolsági és helyközi járatokat a Kapos Volán Zrt. és a Gemenc Volán üzemelteti.

A helyközi járatok Kaposvár belterületén több megállóhelyet is érintenek, ezek a helyi járatos buszokkal közös megállóhelyek. A település autóbusz pályaudvara Kaposvár vasútállomás mellett fekszik a térség intermodális csomópontját alkotva. Az autóbusz pályaudvar a helyközi és távolsági járatok forgalmát egyaránt bonyolítja. Ezzel szemben fekszik a helyi autóbusz állomás.

Helyi autóbusz közlekedés

Kaposvár helyi autóbusz közlekedését a település tulajdonában álló Kaposvári Tömegközlekedési Zrt. biztosítja. A helyi autóbusz hálózat követi a település gerincútjait. A társaság nem csak a belső városrészek felé, hanem a külső peremterületek felé, valamint több agglomeráció jellegű település (Kaposzszerdahely, Kaposszentjakab, Kaposfüred, Toponár) felé is üzemeltet járatokat.

A belső városrészek autóbuszos ellátottsága magas szintű az átlapoló viszonylatoknak köszönhetően. A településen 27 viszonylat üzemel (www.ktrt.hu, 2014. január 2.). A megállók elhelyezkedése megfelelő, összesen 235 megállóhely található a településen, melynek a kezelője a település. A mellékletben található a település autóbusz hálózati térképe, melyen a 300 m sugarú megállótól való rágyalogás távolságát is feltüntették.

A járatok követési ideje a belvárosban 15-30 perc között, a távolabbi, kisebb utasforgalmú területeken 45-60 perc. A járművek üzemideje reggel 4.30-tól 23.00-ig tart.

2012-2013-ban valósult meg a "Kaposvár közösségi közlekedési színvonalának javítása infrastrukturális fejlesztésekkel" projekt. A beruházás során megtörtént a helyi autóbusz megállóhelyek korszerűsítése, mely során új autóbusz öblök kerültek kialakításra, számos megállóhely rekonstrukciója, akadálymentesítése megtörtént, valamint kerékpár támaszokat helyeztek el a megállóhelyek közelében. A program keretein belül 2 megállópárt, azaz 4 új autóbuszöblöt alakítottak ki a Toponári úton. 40 megállóban normál, 19 megállóban pedig kisebb méretű utasváró létesült. 2013-ban megtörtént a dinamikus utastájékoztató rendszer kiépítése, mely során a legfontosabb megállóhelyeken dinamikus utastájékoztató berendezéseket helyeztek el, a járművek egy részét vizuális és akusztikus eszközökkel látták el, illetve a rendszer működéséhez szükséges infrastruktúra is kiépült (diszpécser központ). A komplex rendszer jelzi a járművek várható érkezését a megállóhelyekre, az alacsonypadlós járművek érkezését, valamint az átszállási lehetőségeket.

A szolgáltatás kitűnő színvonala, a hálózat megfelelő kialakítása és az elmúlt évben elkészült fejlesztéseknek köszönhető, hogy a helyi utasforgalom szinte teljes egészét a Kaposvári Tömegközlekedési Zrt. bonyolítja.

2.5. KAPOSVÁR KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE

Térségi jelentőségű kerékpárutak

Az országos és térségi kerékpárút hálózat jellemzően a meglévő országos közutak mentén jelöl tervezett kerékpáros útvonalat. Az Országos Területrendezési Terv országos jelentőségű kerékpáros útvonalat jelöl a 66141 j. út mentén, a 61 sz. út és Kaposvár területén a 610 sz. út útvonalán valamint a 6701 j. út mentén. Somogy Megye Területrendezési Terve térségi jelentőségű kerékpár útvonalat jelöl a 67 sz. út és a 6505 j. út nyomvonal mentén.

Az OTRT 2013. évi felülvizsgálatához kapcsolódóan a Kaposvárt érintő javasolt törzshálózati elemek a következők:

- 73 sz. Belső somogyi kerékpárút: Fonyód- Buzsák- Somogyvár- Kaposvár- Szenna- Almamelék- Abaliget- Orfű- Pécs
- 74 sz. Kaposmente kerékpárút: Nagyatád- Segesd- Nagybajom- Kaposmérő- Kaposvár- Taszár- Dombóvár- Kurd- Hőgyész

Térségi jelentőségű hálózati elemek:

- Kaposvár- Simonfa- Bőszénfa
- Somogymeggyes- Andocs- Igal- Dénesmajor- Kaposvár
- Kaposvár – (Szigetvár)
- Kaposvár – Igal – Siófok
- Kaposvár – Kaposfüred – Balatonlelle
- Kaposvár – Sántos

Jelenleg kiépített kerékpárút ezek közül:

- Berzsényi utca - Füredi út mellett, egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút - Kapos Plaza - Béke utca
- Kanizsai utca (Nyugati temető) – Béke utca – Arany János utca – Zaranyi út – Deseda kerékpárút

Helyi jelentőségű kerékpárutak

Helyi kerékpárút hálózat kialakításához a terepviszonyok néhány déli területet leszámítva kedvezőek, a település köztutjai hálózati szempontból alkalmasak egy megfelelő színvonalú kerékpárhálózat kialakításához. A településen sok a kerékpárral közlekedő, azon belül is a városon belüli, kistávolságú utazások a jellemzők.

A településen sok kerékpáros létesítmény található, azonban ezek nagy része nem alkot összefüggő hálózatot. A kerékpárhálózat fejlesztésére 2010-ben megvalósíthatósági tanulmányt készített a COWI Magyarország Kft. 2012-ben valósult meg a "Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése" tárgyú projekt keretein belül számos kerékpárforgalmi fejlesztés. Új kerékpárút, kerékpár sáv létesült, valamint kerékpáros nyomokat alakítottak ki. 20 helyszínen került sor a csomópont kerékpárosbarát fejlesztésre (jelzőlámpa korrekció, csomóponti felállóhelyek, átvezetések). A fejlesztések során számos kerékpártámasz került elhelyezésre a belvárosban.

A helyi kerékpárút hálózat fejlesztésére a következő útvonalak javasoltak:

- Töröcskei-tó körül
- A Deseda kerékpárút és Rómahegy összekötése

- Kaposvár – Kaposújlak
- Kaposvár – Szenna (Berki-patak völgyében a Szabadtéri Néprajzi Múzeumig)
- a Kapos folyó völgyében
- Kisgáti völgy mentén
- Izzó utcán – Hegy utcán a meglévő Arany János utcai kerékpárútig
- Rippl Rónai Emlékmúzeumhoz új nyomvonalon
- **Kaposvár-Kaposfüred közötti kerékpárút körülbelül 3 km-es szakaszának kiépítése.**
- **a kaposfüredi kerékpárút és Deseda körli kerékpárút összekapcsolása, mely kb. 2 km-s szakasz kiépítését jelentené a szőlőhegy irányában.**

Gyalogos közlekedés

A közúthálózat mentén túlnyomórészt kétoldali gyalogjárdát építettek ki. A külső városrészekben több helyen burkolatlan padka áll a gyalogosforgalom rendelkezésére. Néhány kivételtől eltekintve a lakótelepeken is szétválasztott rendszerűek a gépkocsi és a gyalogos közlekedés útvonalai. A gyalogosok általában a kijelölt gyalogátkelőhelyeken keresztezhetik a nagyforgalmú utakat, szintbeni csomópontokban a vasutat. A gyalogátkelőhelyek környezetében többnyire kiemelt szegélyek találhatóak. A többsávos utakon a gyalogosok átkelését segítő középzigetek és egyéb modern forgalomtechnikai eszközök létesültek. A belvárosban a közelmúltban, sétálózóna épült ki. Az autómentes zóna jelenleg „gyalogoszóna”-ként van kitáblázva.

2.6. ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK

A 4 sz. rajz mutatja be a főbb közlekedési problémát Kaposvár területén.

A főbb problémák:

- szintbeni vasúti átjáró hiánya a Jutai útnál
- szintbeni vasúti átjáró hiánya a Pécsi útnál
- szintbeni vasúti átjáró hiánya a Béla Király útnál (Hársfa utca), belső kapcsolat hiánya a Szigetvári út felé
- belső tehermentesítő út hiánya a 67 sz. főút vasúttól északra eső szakaszon
- belső kapcsolat hiánya Jutai út-610 sz. főút között
- ~~— 610. sz. főút – Tallián Gy. utca csomópont fejlesztése~~
- ~~— 610. sz. főút – Hunyadi J. utca csomópont fejlesztése~~
- 67 sz. főút észak-déli településen kívüli elkerülő szakasza (nyugati elkerülő)
- belső kapcsolat hiánya Deseda-tó-61. sz. főút elkerülő szakasz csomópont - Fácános utca között
- belső kapcsolat hiánya Guba Sándor út-Zaranyi utca között

A legtöbb főbb csomópont fejlesztése a közelmúltban megtörtént. A főbb csomópontok közül még fejlesztésre szorul az alábbi:

- Hársfa utca-Baross Gábor utca csomópontja
- Pécsi út-Hársfa utca-Virág utca csomópontja
- Guba Sándor u.-Izzó utca csomópontja (tervezett belső út fejlesztéséhez kapcsolódóan)
- Pázmány Péter-Zaranyi út csomópontja (tervezett belső út fejlesztéséhez kapcsolódóan)

A belterület egyéb útjainak szükséges a rekonstrukciója, egyes területeken forgalomcsillapítás javasolt.

3 FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

3.1. KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

E fejezetben javaslatokat teszünk az előző részben leírt problémák megoldására. A javasolt beavatkozásokat a 9-13. sz. rajzokon ábrázoltuk.

A korábbi

3.2. TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Kaposvár és a környék tömegközlekedése jónak mondható.

A tömegközlekedési hálózat működtetése során kiemelten fontos az újonnan jelentkező igények felmérése, ezek kiszolgálására, a meglévő járatok utasszámainak folyamatosan nyomonkövetése. Felmerülő új igények, átrendeződések esetén a menetrend változtatásával, módosításával, járatsűrítéssel vagy ritkítással lehet alkalmazkodni az igényekhez. Jelentős változások esetén új járat indítása, járatok összevonása, az útvonalak jelentős változtatása lehet szükséges.

A tervezett intermodális csomópont egy modern, komplex tömegközlekedési kapcsolatot biztosít, ahol mind a helyi, mind a távolsági kapcsolatok egy helyen elérhetők lesznek.

A meglévő tömegközlekedési hálózat jelenleg beavatkozást nem igényel, azonban fontos a hálózat és az igények folyamatos figyelése, és ennek alapján a szükséges beavatkozások meghozatala.

3.3. KERÉKPÁROS HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Kaposvár területén sok helyen tervezik új kerékpárút, kerékpársáv építését. Ezek egy része engedéllyel rendelkezik, előkészítése ill. kivitelezése folyamatban van. Egy részük megépítéséhez az engedélyek, kiviteli tervek szükségesek.

Kaposvár területén a tervezett **és részben** megvalósult kerékpársávok:

- Hegyi utca
- Kossuth Lajos utca
- Virág utca
- Somssich Pál utca - Németh István fasor
- Fő utca
- Gróf Apponyi Albert utca
- Iszák utca
- Csík Ferenc utca
- Irányi D. utca
- Hársfa utca

3.4. RÖVID TÁVÚ FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Javasolt rövid távú közlekedésfejlesztés:

- 67 sz. főút mellett belső tehermentesítő út építése, ehhez kapcsolódóan a Jutai úti vasúti átjáró külön szintű átépítése
- Raktárvárosi út folytatása dél-nyugat felé a 610 sz. főútig
- Guba Sándor u.- Hegyi u. közötti összekötő út
- Hegyi utca-patak keresztezéstől észak felé a 61 sz. főút külön szintű csomópontjáig az összekötő út kiépítése
- Hársfa u. - Baross Gábor u. csomópontja és a Szigetvári u. közötti, Kaposmenti út kiépítése
- Csík Ferenc sétány úttá alakítása

A tervezett intermodális csomópont területe a jelenlegi autóbuszpályaudvar és vasútállomás területe, amely teljesen megújítja Kaposvár tömegközlekedését. Érinti a helyi és a távolsági autóbuszokat, a vasúti közlekedést, a parkolási rendszert, a kerékpáros és gyalogos közlekedést, és a teherforgalmat is. A kapcsolódó egyéb közlekedési beruházások eredményeképpen új külön szintű közúti, gyalogos és kerékpáros kapcsolat jön létre a déli és az északi városrész között, új út épül a Szigetvári u. felé, átépül a Csík Ferenc sétány. A beruházás előkészítés, tervezés alatt van.

3.5. HOSSZÚ TÁVÚ FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Javasolt hosszú távú közlekedésfejlesztés:

- 61 sz. főút elkerülő (M9 gyorsforgalmi út) 2x2 sávossal kiépítése
- 67 sz. főút észak-déli településen kívüli elkerülő szakasza (nyugati elkerülő)

A vonatkozó kormánydöntés szerint, az M9-es gyorsforgalmi út megvalósítása 2X1 sávossal autópályaként Kaposvár kelet – Bonyhád kelet szakasza a II. programciklus (munkaütemezés szerint 2017–2020), a Pacsa (M75) – Nagykanizsa – Kaposvár nyugat a IV. programciklus (munkaütemezés szerint 2025–2027) között várható.

A Taszári repülőtér fejlesztése és megnyitása javasolt, a szükséges infrastruktúra fejlesztésekkel együtt, mint pl.: utasforgalmi épület, személyautó és busz parkoló, megközelítő utak, csomópontok.

4 RAJZOK JEGYZÉKE

1. Kaposvár és térsége jelenlegi országos és helyi közúthálózata
2. Belterület jelenlegi országos és helyi közúthálózata
3. Kaposvár közúti közlekedési kapcsolatrendszere, a közúthálózat forgalmi viszonyai
4. Kaposvár közlekedési problématérképe
5. Közlekedésfejlesztési előzmények
- 6.1. Meglevő kerékpáros hálózat - belterület
- 6.2. Meglevő kerékpáros hálózat - külterület
7. Kaposvár tömegközlekedési hálózata, kapcsolatai
8. Rövid távú közlekedésfejlesztési javaslat - belterület
9. Hosszú távú közlekedésfejlesztési javaslat
- 10.1. Tervezett kerékpáros hálózat - belterület
- 10.2. Tervezett kerékpáros hálózat - külterület