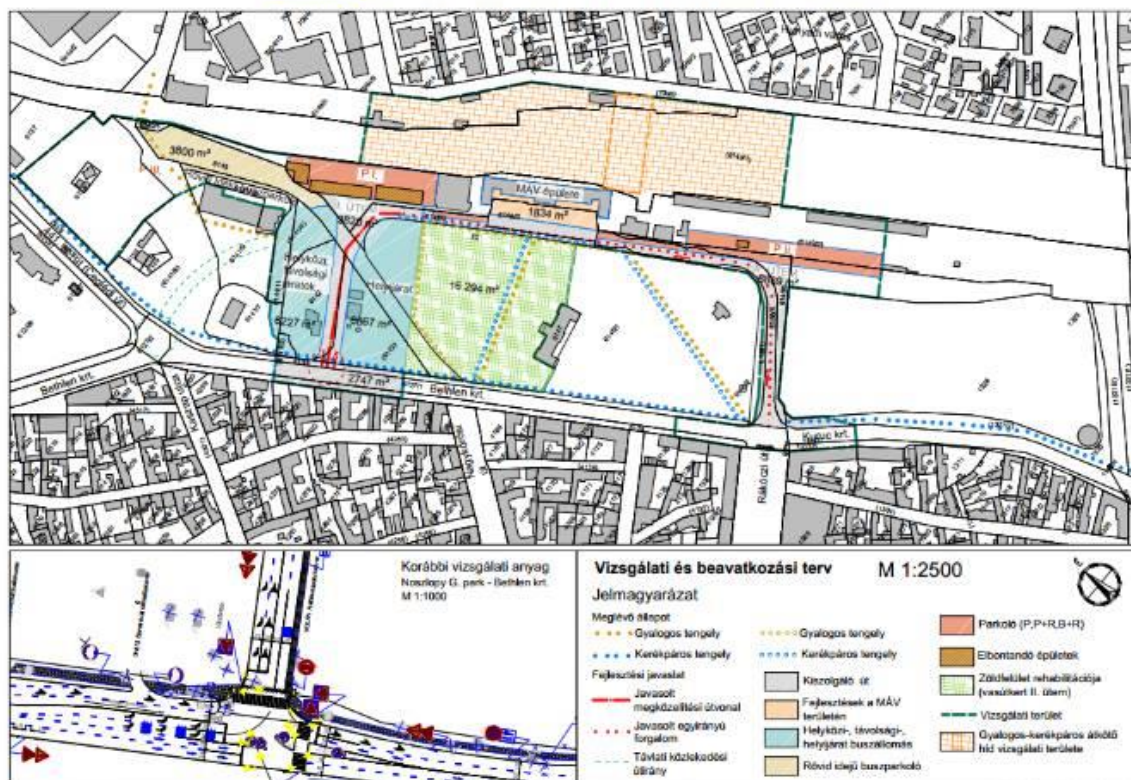


Kecskemét ITS

Az alábbi témaköröket érintően jelezném az észrevételeimet, javaslataimat.

Intermodális csomópont (Noszlopy Gáspár park):

X. ábra: Az Intermodális Központ helyszínrajza



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város PH Mérnöki Iroda (2016.06.)

1. A fenti képen az látható, hogy felújításra kerül a vasútállomás épülete, plusz kikerül a Széchenyi téri buszállomás kapacitása a Noszlopy Gáspár parkba. De ebben valójában mi az intermodalitás? A korábbi, Rákóczi út tengelyében lévő tervben pont az volt az elfogadható, hogy gyakorlatilag az utas a buszról/vonatról leszállva néhány méter után a buszpályaudvaron találta volna magát (közös vasúti/busz peron). A fenti képen nem intermodális csomópont látható, hanem különböző közlekedési típusok egymás mellé integrálása (ami egyébként nem feltétlen ördögtől való).

Javaslatom: A MÁV állomás melletti Posta épület és az elbontandó 2 vagy 3 emeletes (talán az is MÁV tulajdon!?) épület közötti kb. 5 méteres sáv legyen kialakítva a vasút és a buszállomások összekötésére (gyalogos közlekedésre). Jelenleg a vonattal érkezők többsége a 2. vágány peronjáról szabálytalanul az 1-es és az 1A vágányon

keresztül ezen a Posta melletti (gépjárműforgalomtól elzárt) területen át közlekedik a buszállomás irányába. Jelenleg szabályosan csak a vasútállomás főépületének tengelyében található kijáraton át hagyható el az állomás területe. Szükséges lenne a vasúti peronokat úgy átépíteni (akár alul vagy felüljárórendszerrel is), hogy a fentebb említett Posta és bontandó MÁV épület közötti részen valósuljon meg a gyalogos közlekedés fő iránya. Természetesen maradna a jelenlegi állomási közlekedési irány, hiszen az 1-es buszmegálló felé, illetve a Rákóczi út irányába ez a természetes gyaloglási irány.

2. A fenti képen P I. jelzéssel jelölt területen P+R parkoló kiépítését tervezi az önkormányzat. Jelenleg itt a 2 vagy 3 emeletes MÁV tulajdon, meg egy egyszintes MÁV (?) tulajdonú épület áll, talán régen MÁV Művelődési Ház (?) volt. Ennek a területnek P+R parkolóra történő átépítése merő pocsékolás!

Javaslatom: Épp úgy kellene átalakítani/bővíteni az új buszállomást, hogy a vasúti peronokhoz a lehető legközelebb kerüljenek a buszállomás kocsállásai. Akár a régi Rákóczi út végén lévő IMCS terveiben alkalmazott közös vasút/autóbusz peron is megvalósulhat, persze nem férne el itt 2-3 kocsállásnál több, de pl. az 1-es, 15-ös helyijárat, illetve a Mercedes felé közlekedő helyijáratok indulhatnának innen. Egy példa a közös peronra, ráadásul Kelet Magyarországról:



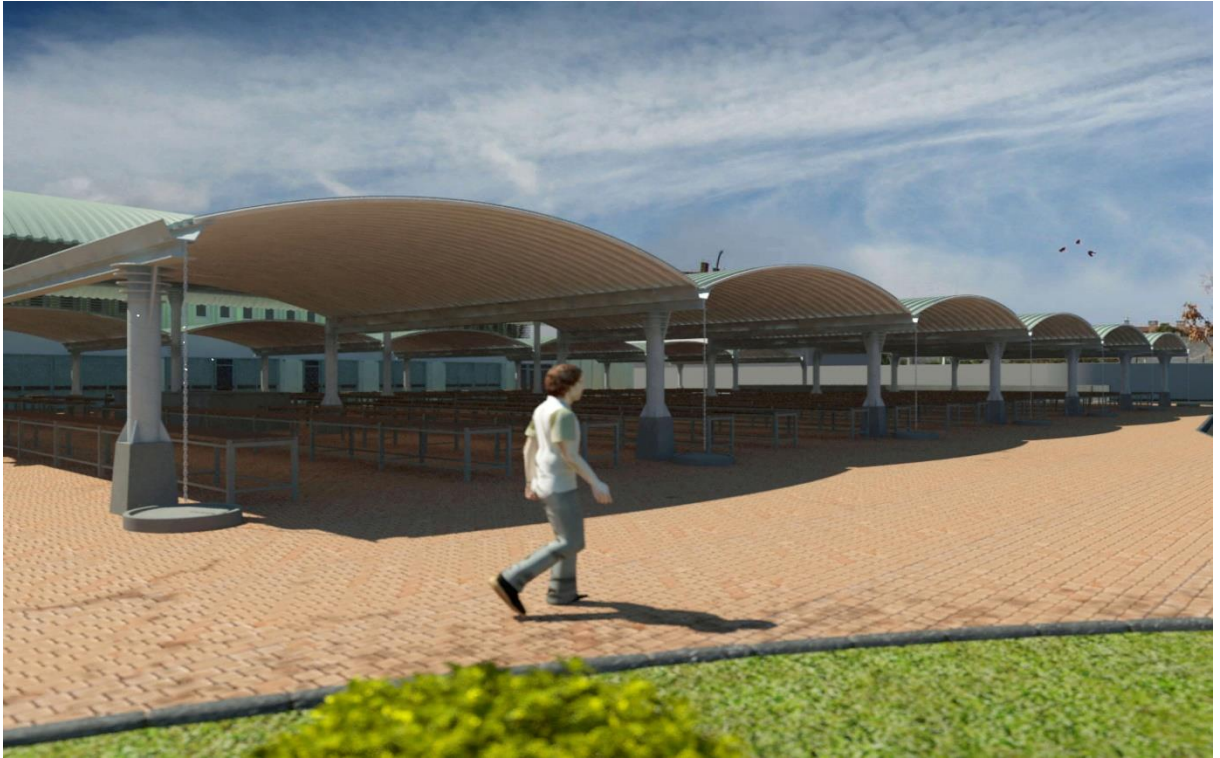
P+R parkoló építésére lehetőség van a megszűnt benzinkút és környékén. Ezzel a megoldással talán az is elérhető lenne, hogy nem kellene egyetlen négyzetmétert sem lecsípni a park területéből, így még a zöldfelületek sem csökkennének. További előny, hogy a vasúthoz nem a gépkocsival közlekedők kerülnének a legközelebb, hanem a tömegközlekedők, akik nagy része idős, mozgásában korlátozott ember, továbbá kisgyermekes anyukák, kisdíákok. Akinek autója van, annak nem nagy nehézség elsétálni a benzinkút helyén lévő parkolóig.

3. Azzal, hogy egymás mellé pakolják a különböző közlekedési módozatokat, még nem lesz vonzó és korszerű a közösségi közlekedés a városban. Valahogy egy egységbe kellene integrálni az egészet. Mivel nem valósul meg a Rákóczi út végi felüljárós, fedett közlekedési módváltási lehetőség, szükséges lenne valahogy megoldani az egésznek a „befedését”, de legalább a nagyobb részének. Nyilván a legnagyobb előnye az, hogy nem ázik szét az utas/közlekedő akkor, amikor buszról vonatra száll és fordítva. Magyarországon legendásan alacsony minőségű megoldásokat láthatunk pl. a vasútnál perontető kivitelezésére, vagy pl. pont a kecskeméti buszpályaudvaron. Mi utasok tudjuk ezeket, mert mi használjuk a rendszert, nem az, aki tervezőirodában találja ki, hogy mit kell egy ilyen fejlesztés során megépíteni. Sajnos az eső/hó nem mindig pont a fejünk felől esik. Van olyan is, hogy szél. Na már most ha fúj a szél, akkor az eső/hó oldalról érkezik, így a 2 oszlop felette kis tetővel nem hatékony és utasbarát megoldás.

Javaslatom: A város a Települési Arculati Kézikönyve segítségével, a MÁV-val és a DAKK-al üljön le és próbáljanak megoldást találni arra, hogyan lehetne a vasúti peronokat teljesen, míg az új Posta melletti gyalogos közlekedési irány és a buszállomás területét legalább részlegesen befedni. Példa vasúti peronfedésre:



A kecskeméti piac fedése pedig alkalmazható lenne a buszállomás esetén:



Természetesen a fenti 2 kép csak példa, de ha a piac fedése nem zavar be a városképbe, akkor a belváros szélén lévő busz és vasútállomás esetén sem lehetne városképbe nem illő egy ilyen közös fedett megoldás. Nyilván magasabbnak kellene lennie, mint a piac esetén, hiszen alá be kell hogy tudjanak haladni a vonatok, buszok, emeletes buszok is.

4. Kecskeméten sokan közlekednek kerékpárral. Öröndetes, hogy B+R parkolókat is terveznek kiépíteni.

Javaslatom: Ne intézzék el annyival, hogy letesznek 5-10 kerékpártámaszt, mint ahogyan a vasútállomásnál. Fedett, minimum 100 kerékpár tárolására alkalmas, zárható, bekamerázott megoldást kellene véghez vinni. Példa rengeteg van:



KÉTOLDALAS HÁTTAL

5. Nem olvastam vagy elkerülte a figyelmemet, de szükséges lenne egy központi ügyfélcentrum kialakítása a buszállomás területén. Itt megvásárolhatóak lennének a MÁV, a DAKK jegy- és bérlettermékei, közlekedési információkat lehetne igényelni, vonalhálózati és menetrendi kiadványokat oszthatnának. Később bővíthető lenne akár városi ügyintézési lehetőségekkel is, mint pl. Kecskemét kártya igénylése, panaszkezelés, parkolási ügyek intézése, parkolóbérletek megváltása stb. Ezzel kapcsolatban felvehetnék a kapcsolatot a Budapesti Közlekedési Központtal, számos ügyfélcentrumot működtetnek Budapesten 2014 óta. Például ilyen:



Utastájékoztatás, megállóhelyek:

1. A kecskeméti autóbuszmegállók állapota a legnagyobb jóindulattal elégséges osztályzatú.

JavaSLatom: Minél előbb el kell kezdeni felújítani a város területén található buszöblöket és megállókat. Létre lehetne hozni egy csak Kecskemétre jellemző „megállóhelyi stílust”. Egyedi, könnyen tisztítható, fedett esőbeállót, masszív, vandálbiztos megállótáblát menetrenddel, ízléses szemétgyűjtőt tehetnének a megállót jelző tábla oszlopára.

Örömmel olvastam, hogy bővíteni fogják az elektronikus megállóhelyi kijelzőket. A törzsvonalakon mindenképpen az összes megállópár esetén szükséges lenne telepíteni a rendszert. Még fontosabb, hogy legyen gazdája, helyi felelőse a táblák karbantartásának, működésének, valós információközlésének! Nem egyszer tapasztaltam, hogy a táblán olvashatatlanok voltak az adatok, vagy épp nem pontos információkat nyújtottak az utasoknak.

Szükséges lenne a buszok belsejében található kijelzőket is beüzemelni, hogy a busz haladásával megfelelően láthatóak legyenek a következő megállók, illetve a hangos utastájékoztatás minőségén is fejleszteni kellene, leginkább úgy, hogy az autóbuszvezetők ne tudják kikapcsolni a rendszert. Kecskeméten ez különösen divat, hogy kikapcsolják vagy lehalkítják a megálló bemondásokat a buszon, így este sötéttel pl. a 15, 23-as járaton, külterületen, nagyon figyelni kell, hogy melyik megálló jön és időben jelezze az utas a leszállási szándékát.

Az ilyen megállókat minél előbb fel kell újítani:



2. Hasznos megoldás lenne, ha minden megállótáblán feltüntetnék a megálló nevét is, és nem csak a menetrendben lehetne tudni, hogy hol is áll épp az ember.
Például:



3. Szükséges lenne mobil applikáció kifejlesztése a menetrend és az autóbuszok pontos helyzetének követésére. Így könnyebben tervezhető előre az emberek utazása. Jó példa erre a Budapesti Közlekedési Központ FUTÁR projektje és annak keretében megvalósított mobilapplikáció.

Nyugati Városkapu AT:

1. Üdvözlendő a Rudolf laktanya és környékének ilyen irányú fejlesztése, néhány év és csodálatos terület jön létre a város ezen részén. A közlekedés fejlesztése nélkül ugyanakkor hiába telik meg élettel, kereskedelmi, oktatási, szolgáltató, lakó funkciókkal, ha a közlekedés jelenlegi helyzete nem javul.

Javaslatom: Az 52-es út 2x2 sávra bővítését minél előbb oldják meg legalább a NJE-GAMF és a régi uszoda közötti szakaszon. A forgalom már így is elviselhetetlen, ha még nagyobb célforgalom jelenik meg az építkezések hatására a környéken, a csúcsidőszakban állandósulni fognak a forgalmi zavarok. Szükséges lenne a „Szilvási körforgalom” kibővítésére is. Érdemes megfontolni a NJE-GAMF és a körforgalom között buszsáv kialakítását is a belváros irányába.

2. Máriaváros, vasútállomásról gyakorlatilag szó sem esik. A 142-es Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal jóval alulértékelt, pedig az AT mellett halad el és megálló is található a régi uszoda mellett.

Javaslatom: A városvezetés kezdjen tárgyalást a MÁV-val és a vasúti szolgáltatásokat megrendelő Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal, hogy végre

korszerűsítsék és villamosítsák ezt a vonalat végig. A MÁV-nak tavaly írtam az ügyben. Válaszuk az volt, hogy nem érdemes mostanában ezzel a vasútvonallal foglalkozni, mert kevés az utas. Mondjuk alapján felfoghatatlan egy lebonyolító cég ilyen szintű hozzáállása, így válaszra sem méltattam őket, ugyanis azért nincs utas, mert a vonal ketté van osztva Budapest-Lajosmizse elővárosi közlekedésre, illetve Lajosmizse-Kecskemét mellékvonali (még annak sem nevezhető) közlekedésre. A napi 2 pár Lajosmizse-Kecskemét szülő Bz vonat miatt nincs Utas. Ha óránként járna egy, akkor lenne. Vasárnaponként Hetényegyházáról több tucat diák utazik fel Budapestre, akiknek kb. egy óra idővesztés a nagyállomás felé kerülni, ahelyett hogy lenne óránként egy Kecskemét-Lajosmizse-Budapest zónázó vonat, amire Hetényegyházán felszállva kb. 90 perc lenne Budapest. Jelenleg ez 2 óra 20 perc. De ez csak egy példa volt. A vasútvonal felújítása után pl. számos településről megközelíthető lenne a Nyugati Városkapu környéke a máriavárosi vasútállomás segítségével. Számos oktatási intézmény (Kodály Zoltán Iskola, Katona József Gimnázium, új Kada Elek Iskola, NJE-GAMF), kereskedelmi-vendéglátó egység (Szil-COOP és üzletház, Rudolf laktanya területén létrejövő egységek), sport és rekreációs helyszín (Mercedes Kosárlabda Akadémia, Városi Sportcsarnok, Rudolf laktanya területén létesítendő új sporthelyszínek), és egyéb célpont megközelíthető lenne gyorsan és könnyen a miklóstelepi, úrihegyi, hetényegyházi, ménteleki, lajosmizsei, felsőlajosi, táborfalvi, örkényi utasok jelentős részének. A Csabai Géza körúton új vasúti megálló létesítésével a stadion, az új uszoda, a strand, de még a megyei kórház is könnyen elérhetővé válna sok környékbeli embernek, továbbá nagy segítség lenne a munkaerő mobilitás javításában, hiszen számos olyan megálló van a vonalon, ahol nem vagy messze közlekedik autóbusz, így a vasútfejlesztéssel új lehetőséget nyerhetnének a települések, köztük Kecskemét is. A felújításnak és az óránkénti vonatközlekedésnek számos további előnye és haszna lenne, pl. a vasárnaponkénti zsúfoltság is csökkenthető lenne a kecskeméti nagyállomáson (ahol nem ritka az sem, hogy a szegedi vonaton a Kecskeméten felszállók egészen Budapestig állva utaznak), hiszen az utasok egy része ebbe az irányba utazna. Lényeg a lényeg, fejlesztéssel igenis lehet utast csábítani a közösségi közlekedésbe, de nem napi 2 „kiszvonattal” Lajosmizséig.

Tömegközlekedési hálózat, vonalvezetés:

1. A város helyesen felismerte, hogy a jelenlegi 2 pólusos rendszer (Széchenyi-tér kontra Noszlopy Gáspár parki decentrum) fenntarthatatlan és nem utasbarát. Üdvözlendő a Margaréta buszforduló megépítése, pontosabban a megépítésére beadott pályázat. De további ilyenre lenne szükség ahhoz, hogy a jelenlegi sugaras, 2 pólusú tömegközlekedési hálózat a kívánatos, átmérős rendszerre terelődjön át.

Javaslatom: Mire felépül a Noszlopy Parki IMCS, addigra a következő helyszíneken érdemes buszfordulót, külső végállomásokat kialakítani: Köztemető környéke, Mercedes Gyár, Homokbánya-Auchan környéke, Megyei

Kórház Nyíri úti telephely mellett, Hetényegyháza, illetve a meglévők vagy tervezettek: IMCS, Kadafalva, Margaréta utca. Ezt követően nincs más feladat, mint ezeket a pontokat összekötni gerincvonalakkal (főként a belvároson keresztül). A nagykörúton és néhány útirányban szükséges lehet sugaras vonalvezetésű járatokra is kiegészítésként. *Van elképzelésem konkrét vonalhálózatra is, de ezt majd később küldöm el a városvezetésnek.*

2. Kiskörút kétirányúsítása. Ahhoz, hogy hatékony közösségi közlekedése legyen a városnak, érdemes lenne megfontolni a kiskörút egyirányúságának felszámolását. 2x1 sávon, forgalomcsillapított módon haladhatna a forgalom, de ami a legelőnyösebb lenne, hogy a Jókai és a Kápolna utca felől érkező autóbuszok nem tennének meg egy felesleges „háromnegyed” kört a Dobó krt. irányába, hanem a Centrum áruház előtti szakaszon haladhatnának a külső végállomásuk vagy éppen az IMCS felé. Természetesen számos forgalomtechnikai és építési feladattal járna ez az elképzelés, és egy több évtizedes, megszokott rendszert kellene megváltoztatni. Számos új autóbusz megálló építése is szükséges lenne a kiskörúton, mert jelenleg csak a haladási iránnyal megegyezően vannak buszmegállók.

Tájékoztatás: Az új vasút és buszállomással kapcsolatban, de a jövőbeni tömegközlekedési hálózat átalakítással kapcsolatban is nagyon fontos lesz a megfelelő és részletes, időben ütemezett tájékoztatás. Az nem fordulhat elő, hogy épül az IMCS, látják az emberek, de a megnyitása előtt 2 nappal kezdik hirdetni, hogy új helyre költözik az egész közösségi közlekedési vertikum. A helyi és megyei napilapban, a helyi rádióban és TV-ben, külön közösségi fórumokon, plakátokon szükséges „menedzselni” a dolgot. Emellett szükséges lenne növelni az autóbuszok kapacitását, ha jól tudom ez jelenleg 17% csak. Ehhez rengeteg dolog szükséges. Mindig megújuló járműpark (kb. 10 évente), korszerű utastájékoztatás a buszokon, megállókban, interneten, médiában, jegyautomaták beszerzése jegy és bérletek vásárlási lehetőségére, illetve forgalmi információ nyújtásra. Szükséges új ügyfélcentrum (pénztár) kialakítása az IMCS-n belül és legalább a Városmegyei központban. Fontos lenne már az óvodákban elkezdni a közösségi közlekedés „menedzselését”, hogy minél előbb környezettudatos fiatalok legyenek a gyerekekből.

Számos jó hazai és nemzetközi példa van, érdemes költeni erre a területre. Kecskemét ebben is legyen kiemelkedő, és ennek is járjanak a csodájára 5-10 év múlva. Sok sikert kívánok a megvalósításhoz! Köszönöm, ha figyelembe veszik a javaslataimat.

A képek minden esetben internetes keresésből származnak, azok nem a saját tulajdonomat képezik.