

INTERPELLÁCIÓ

Tárgy: Kecskemét belváros tehermentesítése milyen módszerekkel? A gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés előnyben részesítése az autós közlekedéssel szemben

Tisztelt Polgármester Asszony! Tisztelt Alpolgármester Úr!

Kecskemét fejlesztési dokumentumai egy olyan városképét vetítik elénk, ahol a gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés kerül előtérbe az autó használatával szemben. A kecskeméti belváros fosszilis üzemanyaggal működő autóktól való tehermentesítése a biztonságos, a tiszta, az egészséges és a fenntartható környezet biztosításának elvárásaiból, és az ember jól-létéhez való igényéből fakad. A 21. századi városfejlesztési elképzelések a településeink felfokozott közlekedésének oly irányú mederben tartására kell, hogy irányuljon, ahol az autós közlekedés háttérbe szorul.

A város releváns fejlesztési dokumentumaiban Rákóczi út és a Belváros tehermentesítése tekintetében a következő elképzelések, célok találhatóak:

„A Rákóczi út – Vasútkert revitalizációja„ című kiemelt projekt akcióterületi terve – 2010:

„...átértékelésre kerül a Rákóczi út közlekedési szerepköre, a gépjárműforgalom által igénybe vett közlekedési felületek jelentős mértékű csökkentése valósul meg, amely hozzásegítheti a város szakembereit, döntéshozóit a belváros forgalmi helyzetének átgondolására. Ennek során a cél a környezetkímélő közlekedési feltételek megteremtése, az elavult és városképet romboló felszíni parkolás alternatívájának (parkolóházak építése az akcióterületen) kidolgozása.”

„A belvárost terhelő gépjárműforgalom évről-évre nő, mivel a történelmi főtér körül kényszerűségből kialakított kiskörút olyan forgalmi rendszert szolgál ki, amely nem korlátozza a belváros gépkocsival történő megközelítését. Ennek egyenes következménye, hogy növekszik a Rákóczi út gépkocsiforgalma, illetve erősödik a kiskörútnak a Rákóczi utat a főtérről leválasztó hatása, mely jelentős mértékben hozzájárult a „korzó” jellegének gyengítéséhez és az utca „parkolóterületté” történő átalakulásához.”

Kecskemét MJV 2014–2019 évekre szóló környezetvédelmi programjának felülvizsgálata – 2015:

„Szintén az első fázis részét képezi a közösségi közlekedés fejlesztése, a tömegközlekedés előnyben részesítése, a korszerű autóbuszok beszerzése, P+R hálózat kiépítése, környezetében a közösségi közlekedési vonalak integrálásával.”

Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)–2016:

„A központi belterület minőségi módon érhető el közforgalmú közlekedéssel, azonban ennek az elérhetőségnek környezetvédelmi szempontból hátrányai is vannak, mert a helyközi autóbuszok jelentős környezeti terhelést (levegőszennyezés, rezgés, zaj) okoznak a Kiskörút és a Rákóczi út térségében. A Rákóczi út díszburkolata az elmúlt években nagyon megsínylette a túlzott és egészségesen nem feltétlenül indokolt autóbusz-forgalmat.”

„A Nagykörúton belüli területen zéró kibocsátású zóna működtetése tervezett. Ennek megvalósítása, véleményünk szerint – az általunk ismert formában – nem reális, ilyen zónát alapos mérlegelés után esetleg a Kiskörúton belüli terület egy részén lehet kialakítani, ugyanakkor törekedni kell egy alacsony kibocsátású zóna létrehozására és a hozzá kapcsolódó feladatok azonosítására. Mind a Nagykörút, mind a Kiskörút, mind pedig az egyéb érintett útszakaszok (pl. Bem utca, Nagykőrösi utca, Rákóczi út) tekintetében döntést kell hozni az egyes útszakaszok távlati funkcióit és feladatait érintően, a városi fejlesztésekkel összhangban.”

„A Kiskörút és a Nagykörút közötti területen az élhetőség szempontjából a teherforgalom, valamint a helyközi autóbuszok forgalmának komoly korlátozása javasolt, ezzel csökkentve a zajt és a légszennyezést, ami az alacsony kibocsátású zóna alapfeltétele. Ahhoz, hogy ezt a célállapotot el lehessen érni, döntésnek kell születnie a felszíni parkolóhelyek kiváltásáról, illetve arról, hogy a helyközi autóbuszok nem használhatják a Kiskörutatót és a Rákóczi utatót, a Széchenyi téri autóbusz-állomásnak pedig a Kiskörúton kívül kell alkalmas helyet találni.”

Kecskemét MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiája (módosítás)–2017:

„A fentiek figyelembe vételével Kecskemét 8 tematikus célt azonosított, melyeket az alábbiakban foglalhatók össze: A térségi elérhetőseget szolgáló közút- és közlekedésfejlesztés, a hiányzó városszerkezeti jelentőségű közlekedési kapcsolatok kiépítése, a belvárosban a gépkocsiforgalom visszaszorításával a gyalogos és kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése, a parkolási rendszer korszerűsítése;”

„Ennek a városrehabilitációs folyamatnak a részét képezi a belváros közlekedési rendszerének átgondolása, a gépkocsiforgalom és a felszíni parkolás visszaszorítására, új belvárosi zöldterületek kialakítására, valamint egy átgondolt közterületi rendszer megalkotása, melynek nyomán egységes koncepciót tükröző, magas esztétikai minőséget képviselő belváros alakulhat ki Kecskeméten.”

„A Belvárosi akcióterület fejlesztésének céljai: A városközpontot terhelő gépkocsiforgalom fokozatos kiszorítása, a gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedés előnyben részesítése;”

*

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése novemberi ülésén tárgyalta *A menetrendszerinti autóbuzsközlekedés ideiglenes útvonalon történő közlekedtetésének tapasztalatai, döntés a Rákóczi út páros oldalának autóbuzs-közlekedéséről* című előterjesztést.

A közgyűlés 16 igennel, 3 tartózkodás mellett elfogadott határozata szerint a korábban bevezetett ideiglenes terelőútvonalak maradnak használatban.

Városvezetők és közgyűlési képviselők álláspontja és érvrendszere az autóbuzsok kitiltása mellett:

Szemereyné Pataki Klaudia (polgármester): „... lehet, hogy nem úgy néz ki, mert szakaszosan történik, de igenis zajlik a tíz éve elhatározott közlekedésfejlesztési koncepció megvalósítása.” (baon.hu, 2018. november 22.)

Király József (önkormányzati képviselő): „egyértelműen amellet van, hogy tehermentesíteni kell a Rákóczi utatót. Szerinte felújítás után több sugárutatót is jobban be lehet vonni majd a közlekedésbe, így a Bem, a Nagykőrösi és a Kaszap utatót is. Viszont azt is mondta, hogy élére

áll annak a tiltakozásnak, hogy „a Nagykörúton belülrre semmilyen busz ne jöjjön be, se helyi, se helyközi.” (baon.hu, 2018. november 22.)

dr. Homoki Tamás (alpolgármester): *„a Rákóczi út 2012-ben történt rekonstrukciója idején már megfogalmazódott az a cél, hogy a belvárost fokozatosan és a lehetőségekhez mérten tehermentesíteni kell a gépjárműforgalomtól, valamint az út kereskedelmi oldala a különböző vendéglátóegységekkel, a középső sétánnyal korzóhoz hasonló jelleget öltött, a gépjármű forgalom csökkentését továbbra is alapvetően fontos városi érdeknek és célnak tartom. Javaslom, hogy a helyi számozott vonalak esetében a 2018. július 1-től bevezetett ideiglenes útvonalak véglegesítésre kerüljenek.”* (kecskemetilapok.hu, 2018. november 22.)

A fentiek kapcsán felmerülő néhány kérdés:

- 1) A fentiekben idézett képviselői, városvezetői nyilatkozatok és ezzel összefüggően a helyi autóbuszjáratok Rákóczi útról való kitiltása mennyire tükrözi az elfogadott és szintén idézett városfejlesztési dokumentumokban leírt célokat?
- 2) Milyen példákban mutatkozik meg az ITS-ben elfogadott cél: városközpontot terhelő gépkocsiforgalom fokozatos kiszorítása, a gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedés előnyben részesítése?
- 3) Melyik városi fejlesztési dokumentum rendelkezik arról, hogy szükséges és célszerű a helyi autóbuszforgalom kiszorítása a belvárosból vagy akár csak a Rákóczi útról?
- 4) Környezetkímélő és jövőbe mutató közlekedési feltételek megteremtését tükrözi-e a helyi autóbuszjáratok kivétel nélküli kitiltása a Rákóczi útról, miközben semmilyen más gépjármű közlekedése nem került korlátozásra?
- 5) A helyi tömegközlekedés zászlóshajójának tekinthető Mercedes hibrid buszok, és az EURO6-os motorral felszerelt, környezetkímélőnek számító busztípusok mennyivel szennyezőbbek egy utasra számolva, mint az ugyanitt közlekedő személygépkocsik?

Várom megtisztelő válaszát, amelyet kérem a soron következő közgyűlés számára a kérdésekkel és a válaszokkal együtt írásban megküldeni.

Tisztelettel,

dr. Falusi Norbert
önkormányzati képviselő

2018. november 30.