

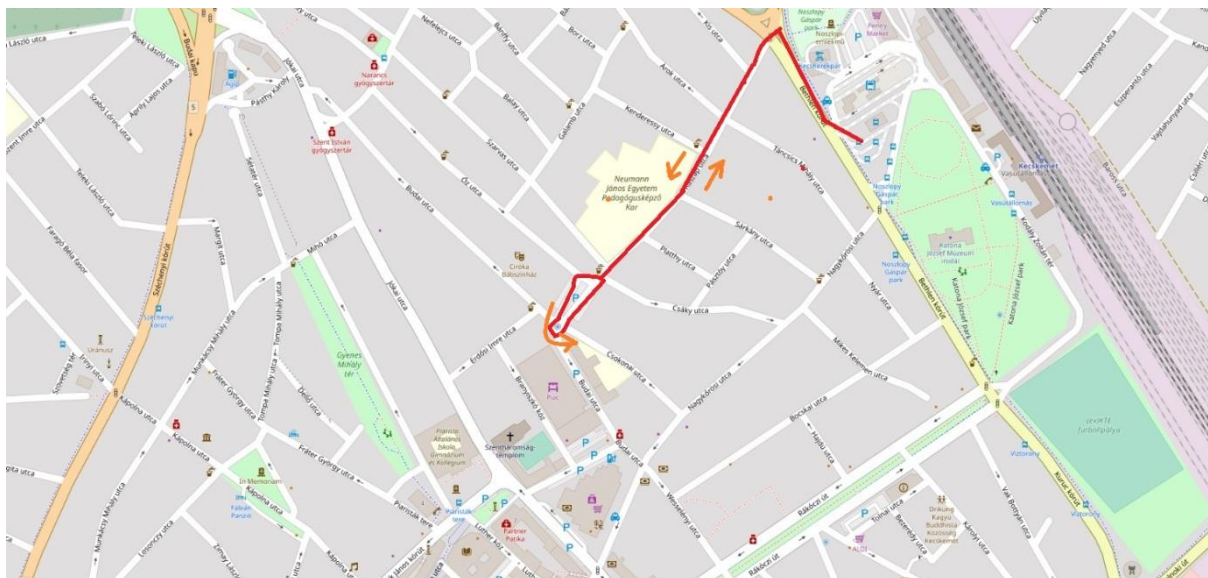
Elektromos **midi** autóbusszal történő menetrend szerinti kiszolgálás lehetőségeinek koncepciója Kecskeméten

1./ Kecskeméti Piac kiszolgálásának lehetősége

Lakossági észrevételek során rendszeresen felmerülő igény, hogy a Piacot a jelenlegi lehetőségeken felül hogyan lehetne autóbusszal még könnyebben és kényelmesebben megközelíteni. Az igény alapvető kiváltó oka a piac környékén lévő személygépjármű és kerékpár parkolási kapacitásoknak az igényekhez képesti korlátozottsága, valamint az idősebb korosztály számára problémát okoz a „Cifrapalota”, „Piaristák tere”, elnevezésű megállóhelyekről is a megközelítése, elhagyása.

Ennek megoldási lehetőségeit mutatják be a következő alternatívák. Az alternatívák kidolgozása során figyelembevételre került, hogy a közösségi közlekedési hálózathoz és parkolási kapacitásokhoz a csatlakozási lehetőségek is biztosítva legyenek.

1.1. Gyors kapcsolat a Noszlopy Gáspár park és a Piac között



A megoldás révén a Noszlopy Gáspár parkból (helyi és helyközi autóbussz+vasút+parkoló) mindkét irányban kb. 5 perc alatt a Piac elérhetővé válna.

Hiányzó infrastruktúrális elemek:

- a Bethlen krt-ról a Kaszap utcára jelenleg balra kanyarodni nem lehet, balra kanyarodó sáv kialakítása szükséges,
- a Piac parkolójánál 1 db (midi)autóbussz megállóhely kialakítása szükséges, mely csak parkolóhelyek megszüntetésével lenne lehetséges,
- forgalomtechnikai beavatkozás szükséges a Kaszap utca teljes hosszán, azaz be kellene vezetni a „mindkét oldalon megállni tilos” intézkedést, mely elsősorban az NJE Tanítóképző karát érintené hátrányosan.

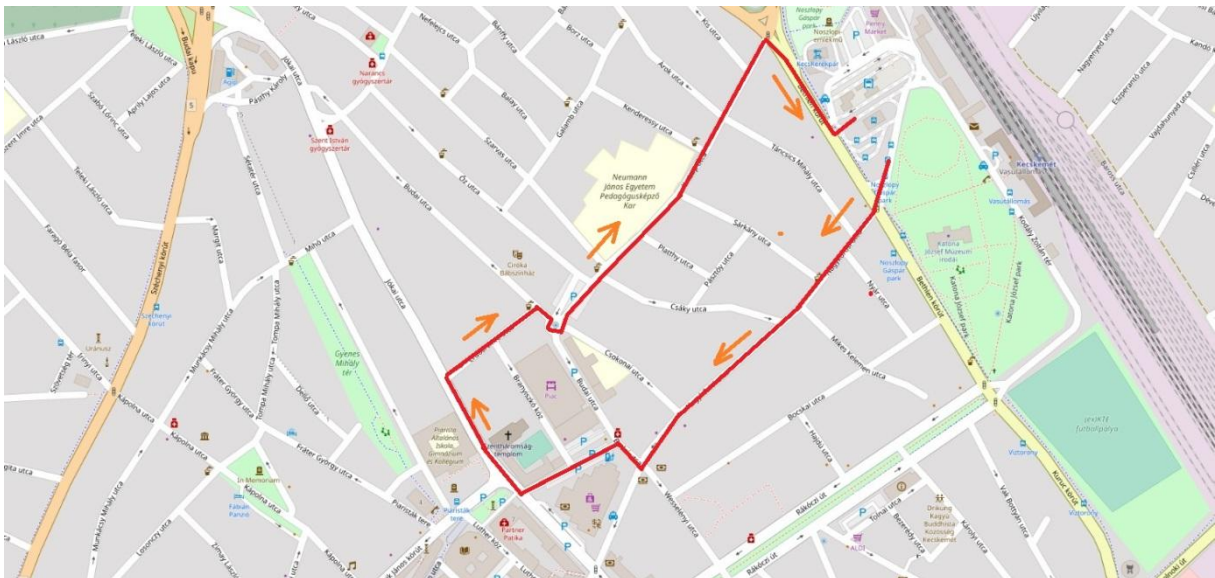
Előnye:

- rövid és gyors összeköttetést tudna biztosítani a két funkcionális terület között, amelynél még említésre méltó, hogy az intermodális átszállóhely átépítésével megvalósuló parkoló fejlesztések is ezen megoldás alkalmazásával oldani tudnák a Piac környékén fennálló parkoló kapacitás (személygépjármű+kerékpár) hiányt, zsúfoltságot,
- a Kecskemét Kártyára (is) alapozva kombinált díjtermék (P+R;B+R és autóbusz) bevezetésével a szemléletformálást is tudnánk segíteni,
- 1 autóbusszal végezhető.

Hátránya:

- a Széchenyi térrel, távlatilag a kiskörúton található megállóhelyekkel nem biztosítana semmilyen kapcsolatot.

1.2. Kétoldali kapcsolat a Piac és a Noszlopy Gáspár park között



A megoldás révén a Noszlopy Gáspár parkból (autóbusz+vasút+parkoló) mindkét irányban kb. 5 perc alatt a Piac elérhetővé válna.

Hiányzó infrastrukturális elemek:

- a Nagykőrösi utca burkolatának legalább szükség szerinti helyreállítása,
- a Horváth Cirill téren és a Piac parkolójánál 1-1 db (midi)autóbusz megállóhely kialakítása szükséges, melyek létesítése csak parkolóhelyek megszüntetésével lenne lehetséges,
- forgalomtechnikai beavatkozás szükséges a Kaszap utca teljes hosszán, azaz be kellene vezetni a „mindkét oldalon megállni tilos” intézkedést, mely elsősorban az NJE Tanítóképző karát érintené hátrányosan.

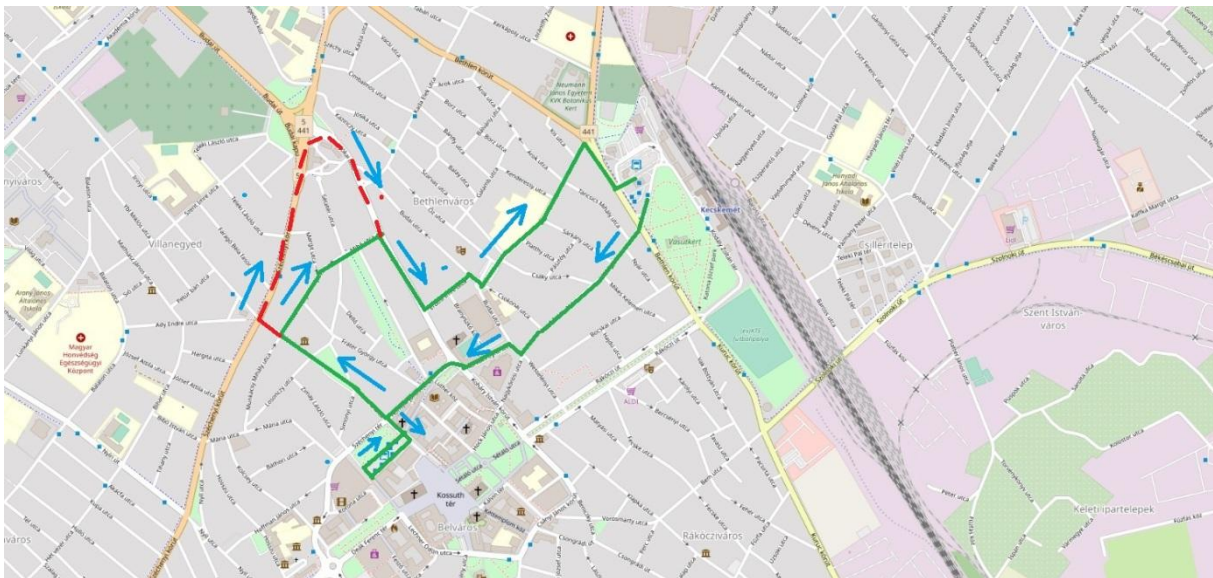
Előnye:

- a jelenlegi forgalmi rend alkalmazásával kialakítható,
- rövid és gyors összeköttetést tudna biztosítani a két funkcionális terület között, amelynél még említésre méltó, hogy az intermodális átszállóhely átépítésével megvalósuló parkoló fejlesztések is ezen megoldás alkalmazásával oldani tudnák a Piac környékén fennálló parkoló kapacitás (személygépjármű+kerékpár) hiányt, zsúfoltságot,
- a Kecskemét Kártyára (is) alapozva kombinált díjtermék (P+R;B+R és autóbusz) bevezetésével a szemléletformálást is tudnánk segíteni,
- kereskedelmi szempontból a vásárlók a teljes piac csarnokot átjárnák,
- 1 autóbuszsal végezhető.

Hátránya:

- a Széchenyi térrrel, távlatilag a kiskörúton található megállóhelyekkel nem biztosítana semmilyen kapcsolatot.

1.3. Kétoldali kapcsolat a Piac és a Noszlopy Gáspár park/Széchenyi tér között



A megoldás révén a Noszlopy Gáspár parkból (helyi és helyközi autóbusz+vasút+parkoló) és a Széchenyi térről (helyi autóbusz+parkoló) mindkét irányban kb. 5 perc alatt a Piac elérhetővé válna.

Hiányzó infrastrukturális elemek:

- a Nagykőrösi utca burkolatának legalább szükség szerinti helyreállítása,
- a Horváth Cirill téren és a Piac parkolójánál 1-1 db (midi)autóbusz megállóhely kialakítása szükséges, melyek létesítése csak parkolóhelyek megszüntetésével lenne lehetséges,
- a Munkácsy utcán történő vonalvezetés meghiúsulása esetén csak a Budai kapu felé történő vonalvezetés lenne lehetséges, mely kb. 3 perccel több menetidőt jelent a Széchenyi tér – Piac viszonylaton,

- forgalomtechnikai beavatkozás szükséges a Kaszap utca teljes hosszán, azaz be kellene vezetni a „mindkét oldalon megállni tilos” intézkedést, mely elsősorban az NJE Tanítóképző karát érintené hátrányosan.

Előnye:

- a jelenlegi forgalmi rend alkalmazásával kialakítható,
- rövid és gyors összeköttetést tudna biztosítani a piac és a két közösségi közlekedési csomópont valamint parkolási kapacitások (P+R;B+R) között,
- említésre méltó, hogy az intermodális átszállóhely átépítésével megvalósuló parkoló fejlesztések és a Malom Központ jelenleg is rendelkezésre álló parkolóháza ezen megoldás alkalmazásával oldani tudnák a Piac környékén fennálló parkoló kapacitás hiányt,
- a Kecskemét Kártyára (is) alapozva kombinált díjtermék (P+R;B+R és autóbusz) bevezetésével a szemléletformálást is tudnánk segíteni,
- kereskedelmi szempontból a vásárlók a teljes piac csarnokot átjárnák.

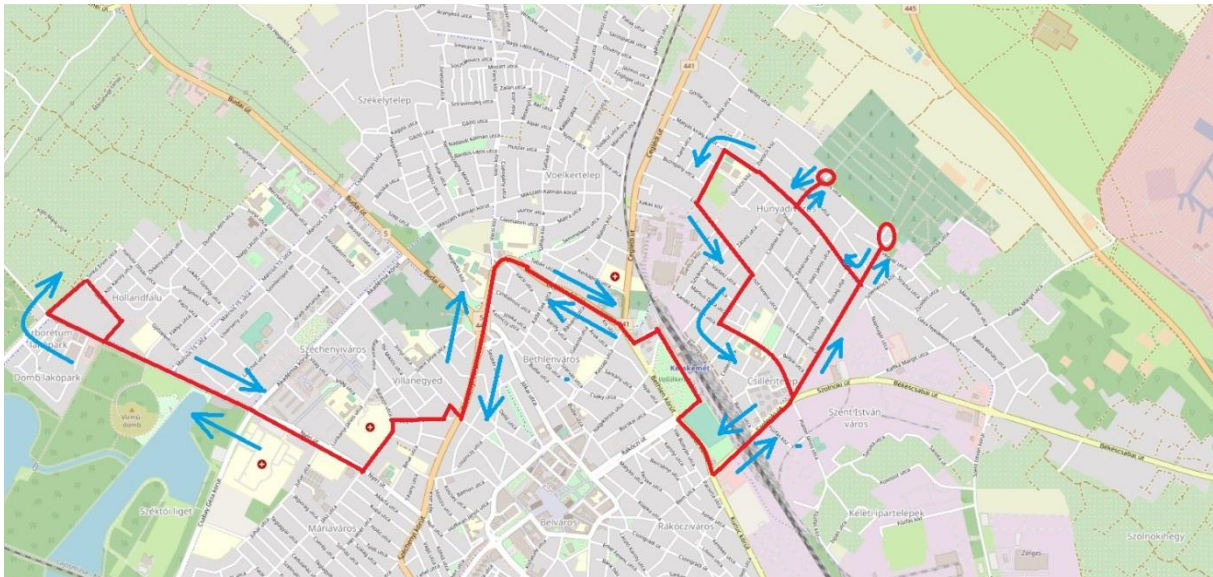
Hátránya:

- Munkácsy utcán történő vonalvezetés bizonytalansága,
- 2 autóbusz beállítása szükséges ahhoz, hogy a szolgáltatás attraktív legyen.

2./ A Kecskeméti egészségügyi intézmények kiszolgálásának lehetősége

2.1. Hunyadváros és Bethlenváros közvetlen kapcsolata a Honvéd és a Bács-Kiskun megyei kórházakkal és a Rendelőintézettel

A két említett városrész kapcsolata az egészségügyi intézményekkel jelenleg a Széchenyi téren keresztül, átszállással biztosított, azonban a kiskörút túlterheltsége és a Ceglédi úti vasúti átjáró gyakori zárása miatt sokszor a menetrendileg biztosított átszállások meghiúsulnak. Ezekben az esetekben 20-40 percet kell, illetve kellene várnia az érintett utasoknak. Lakossági észrevételekben visszatérő igény a Széchenyiváros – Köztemető, illetve a Noszlopy Gáspár park – Köztemető közötti közvetlen közösségi közlekedési kapcsolatok kialakítása is. A Margaréta Otthonnál kivitelezés alatt álló alközpont üzembeállításával ezek a jogos lakossági igények megoldhatóvá válhatnak.



Hiányzó infrastrukturális elemek:

- Irinyi utca – Széchenyi körút kereszteződésében a balra kanyarodás lehetősége jelenleg nincs biztosítva, kialakítása szükséges,
- a „Mátyás király krt. 43.” elnevezésű megállóhely párját, a páros oldalon a Daróczi közhöz közel ki kell alakítani,
- a Mátyás király krt.-hoz közel a Serleg utcán 1 db (midi)autóbusz megállóhely kialakítása szükséges, mely létesítése csak parkolóhelyek megszüntetésével lehetséges,
- a „Természet Háza” elnevezésű megállóhely párját ki kell alakítani.

Előnye:

- a nagykörúton történő vonalvezetés csökkenti a kiskörúti torlódások okozta idővesztést,
- a Ceglédi úti vasúti átjáró elkerülése szintén csökkenti az idővesztést,
- a Széchenyiváros és a Köztemető, illetve a Noszlopy Gáspár park és a Köztemető közötti közvetlen kapcsolatok biztosítottá válnak,
- a Hunyadváros és a Kandó Kálmán Szakközépiskola, a Bányai Júlia Gimnázium és a Szent-Györgyi Albert Egészségügyi Szakközépiskola kétirányú közvetlen kapcsolatai biztosítottá válnak,
- attraktívabbá válik a Széchenyiváros és a Noszlopy Gáspár park közvetlen, átszállásmentes kapcsolata,
- a Rákóczi út forgalma nem növekszik.

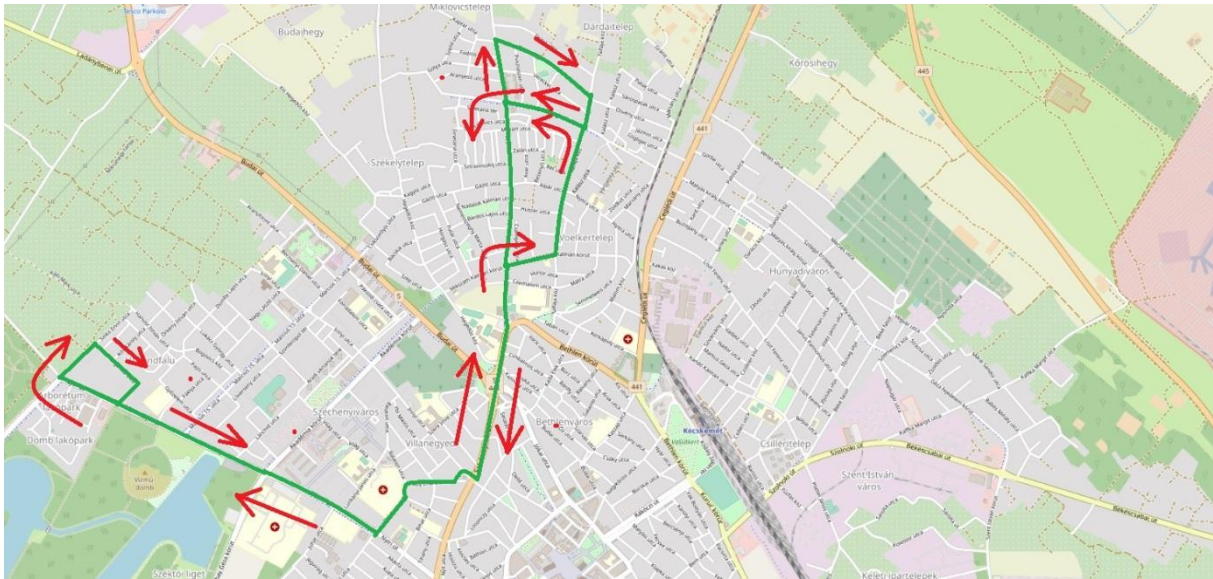
Hátránya:

- 2 autóbusz beállítása szükséges ahhoz, hogy a szolgáltatás attraktív legyen.

2.2. Vacs köz közvetlen kapcsolata a Honvéd és a Bács-Kiskun megyei kórházakkal és a Rendelőintézettel

A két említett városrész kapcsolata az egészségügyi intézményekkel jelenleg a Széchenyi téren keresztül, átszállással kb. 10 perc várakozással biztosított. A Margaréta Otthonnál

kivitelezés alatt álló alközpont üzembeállításával ezek a jogos lakossági igények megoldhatóvá válhatnak.



Hiányzó infrastrukturális elemek:

- Irinyi utca – Széchenyi körút kereszteződésében a balra kanyarodás lehetősége jelenleg nincs biztosítva, kialakítása szükséges.

Előnye:

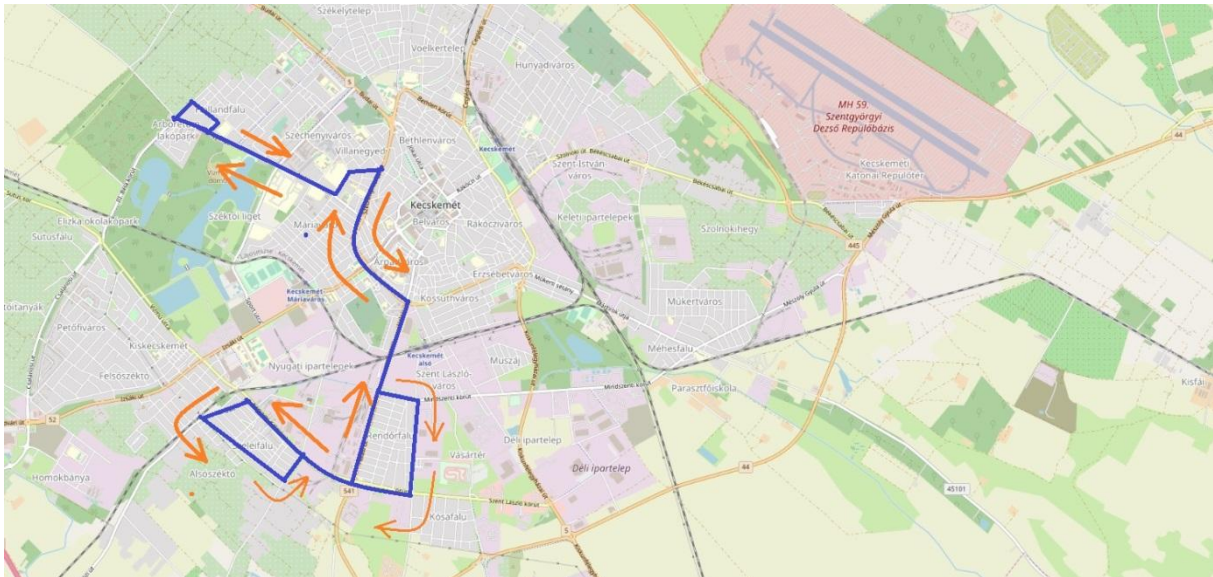
- Széchenyiváros – Vacsi köz irányban az átszállások meghiúsulása megszüntethető,
- a Vacsi köz és a Bányai Júlia Gimnázium, valamint a Szent-Györgyi Albert Egészségügyi Szakközépiskola kétirányú közvetlen kapcsolatai biztosítottá válnak,
- 1 autóbussz beállításával a szolgáltatás attraktívan biztosítható.

Hátránya:

- Nincs.

2.3. Szeleifalu és Rendőfalu közvetlen kapcsolata a Honvéd és a Bács-Kiskun megyei kórházakkal és a Rendelőintézzettel

A két említett városrésznek kapcsolata az egészségügyi intézményekkel jelenleg a Széchenyi téren keresztül, átszállással, a hosszabb útvonalból adódóan jelentős többlet időráfordítással biztosított. Lakossági észrevételekben időnként megjelenő igény az egészségügyi intézményekkel történő közvetlen kapcsolat kialakítása. A Margaréta Otthonnál kivitelezés alatt álló alközpont üzembeállításával ezek a jogos lakossági igények megoldhatóvá válhatnak.



Hiányzó infrastruktúrális elemek:

- Nincs ilyen.

Előnye:

- a Szeleifalu és Rendőrfalu és a Bányai Júlia Gimnázium, valamint a Szent-Györgyi Albert Egészségügyi Szakközépiskola kétirányú közvetlen kapcsolatai biztosítottá válnak,

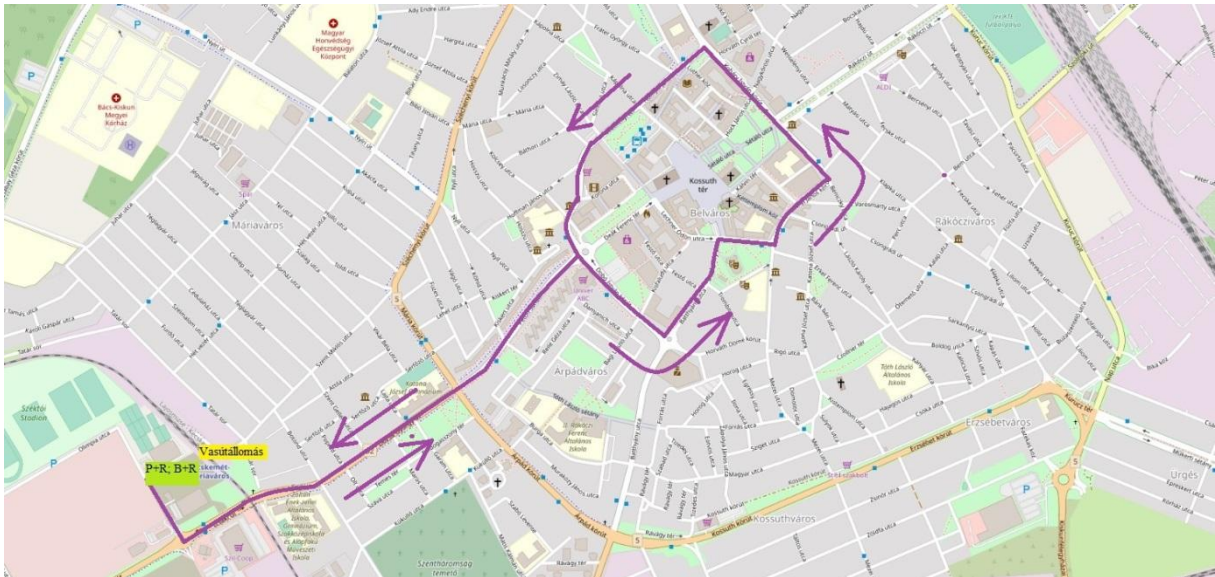
Hátránya:

- csak 2 autóbusz beállításával biztosítható a szolgáltatás attraktivitása.

3./ A Kosárlabda Akadémia és a Belváros összekötésének lehetősége

2019. júliusban a Mercedes-Benz Gyár Kosárlabda Akadémia területén TAO forrás felhasználásával kialakításra és átadásra került egy 98 férőhelyes parkoló, melynek kihasználtsága jellemzően hétfélig sporteseményekhez kötődik. Cél, hogy munkanapokon a belváros személygépjármű forgalmának és parkolási kapacitás hiányának csökkentése érdekében a kapacitás P+R (B+R) jelleggel bevonásra kerüljön.

3.1. Kosárlabda Akadémia és a kiskörút közvetlen kapcsolata



Hiányzó infrastrukturális elemek:

- Vizsgálni szükséges, hogy a parkoló közforgalom céljára hogyan nyitható meg (intézmény területén belüli forgalom, TAO forrás miatti korlát(ok/),
- a parkoló bejáratának közelében a midi autóbusz megfordulási lehetősége vagy a területre történő behajtásának módja vizsgálandó,
- mivel a terület képes a vagyonbiztonságot is garantálni, így célszerű lehet a megfelelő B+R kapacitásokat is kialakítani.

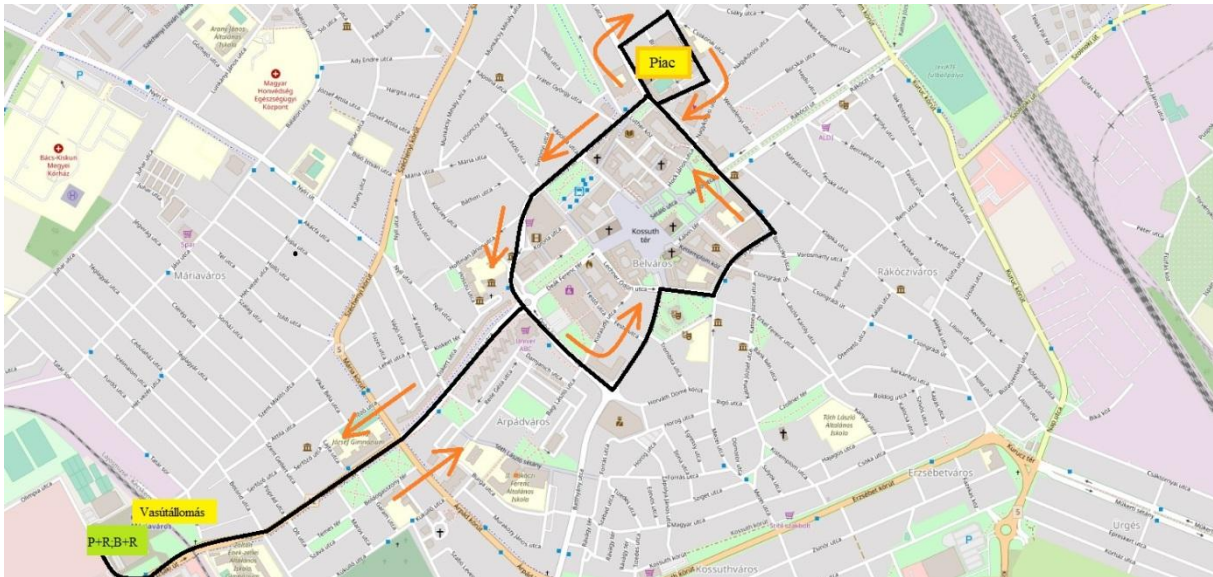
Előnye:

- a jelenlegi forgalmi rend alkalmazásával kialakítható, az útvonalon a meglévő megállóhelyek felhasználhatók,
- rövid és gyors összeköttetést tudna biztosítani a kiskörút és a (P+R;B+R) között,
- említésre méltó, hogy a közeli térségben található a „Máriaváros” vasúti megállóhely is, melyen várhatóan 2020. decemberétől Hetényegyháza-Kecskemét között a vasúti személyszállítás bővítésre kerül, így még tovább integrálhatók a szolgáltatások,
- a Kecskemét Kártyára (is) alapozva kombinált díjtermék (P+R;B+R vasút és autóbusz) bevezetésével a szemléletformálást is tudnánk segíteni,
- 1 autóbuszsal is már a szolgáltatás attraktívan végezhető.

Hátránya:

- Nincs.

3.2. Kosárlabda Akadémia- kiskörút-Piac közvetlen kapcsolata



Hiányzó infrastruktúrális elemek:

- Vizsgálni szükséges, hogy a parkoló közforgalom céljára hogyan nyitható meg (intézmény területén belüli forgalom, TAO forrás miatti korlát(ok/),
- a parkoló bejáratának közelében a midi autóbusz megfordulási lehetősége vagy a területre történő behajtásának módja vizsgálandó,
- mivel a terület képes a vagyonzbiztonságot is garantálni, így célszerű lehet a megfelelő B+R kapacitásokat is kialakítani,
- a Piac térségében az Erdősi Imre utcán vagy a Budai utcán 1 db (midi)autóbusz megállóhely kialakítása szükséges, melyek létesítése csak parkolóhelyek megszüntetésével lenne lehetséges.

Előnye:

- a jelenlegi forgalmi rend alkalmazásával kialakítható, az útvonalon a meglévő megállóhelyek felhasználhatók,
- rövid és gyors összeköttetést tudna biztosítani a Piac és a Belváros, valamint (P+R;B+R) között,
- említésre méltó, hogy a közeli térségben található a „Máriaváros” vasúti megállóhely is, melyen várhatóan 2020. decemberétől Hetényegyháza-Kecskemét között a vasúti személyszállítás bővítésre kerül, így még tovább integrálhatók a szolgáltatások,
- a Kecskemét Kártyára (is) alapozva kombinált díjtermék (P+R;B+R vasút és autóbusz) bevezetésével a szemléletformálást is tudnánk segíteni,
- 1 autóbuszszal is már a szolgáltatás attraktívan végezhető.

Hátránya:

- Nincs.

4./ Összegzés

Fenti koncepció vázlatok alapján megvalósuló szolgáltatások a jelenlegi teljesítmény volumen felett értendők(!), tekintettel arra, hogy a vonalak teljesen új kapcsolati rendszereket hoznának létre, meglévőket pedig valószínűleg nem váltanának ki, valamint a járatokat kb. 7.00 és 16.00 óra között lenne érdemes csupán üzemeltetni.

Az elektromos autóbusz technológia bevezetésével ezeket a vonalakat (járatokat), mint szolgáltatási „márkákat” is fel lehetne építeni. Pl.: az egészségügyi intézményeket kiszolgálókat lehetne „MedHelp” vonalnak nevezni, a Piacot kiszolgálókat „MarketHelp” vonalnak hívni, stb., stb..

Felgyorsulhatna a különböző alágazatok által nyújtott szolgáltatások közötti tarifa integráció kialakítás és bevezetése is!

A vonalak és járatok megfelelő attraktivitásának biztosítása miatt vonalanként elengedhetetlen, hogy minimum 2-3 elektromos midi autóbusz rendelkezésre álljon. E nélkül nem teljesíthető, hogy mindig elektromos midi autóbuszok közlekedjenek ezeken a dedikált vonalakon.

A forgalom tényleges nagyságának ismeretében a szolgáltatást nem kellene megszüntetni, csupán átsorolni igényvezérelt szolgáltatási kategóriába.

Kecskemét, 2019. augusztus 24.

Hári Ernő