



KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS TERÜLETÉN VÉGZETT
MENETREND SZERINTI HELYI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS
FELÜLVIZSGÁLATA
ÖSSZEFOGLALÁS

A Mobilissimus Kft. elkészítette a „**Kecskemét Megyei Jogú Város területén végzett menetrend szerinti helyi autóbusz-közlekedés felülvizsgálata**” című dokumentációt, amely négy részfeladatot tartalmazott:

- I. Tanítási napi utasszámlálás és az eredmények elemzése
- II. A közlekedési szokások online felmérése és az eredmények elemzése
- III. A közlekedési szokások helyszíni felmérése és az eredmények elemzése
- IV. Hálózati kiskorrekciók

Jelen dokumentum e négy részfeladat közös vezetői összefoglalója. A munka keretében a vállalkozó utasforgalmi méréseket, helyszíni és online kikérdezéseket végzett el. A nagyszámú kérdőív kitöltés (3653 helyszíni és 3163 online, összesen **6816**) jelentős minta a kecskeméti közlekedési rendszert használók körében. A feltett kérdések a hosszú távú építkezést, a hálózat és a szolgáltatások fejlesztését megalapozó tartalommal is bírtak, de segítették a szolgáltatóváltásra való felkészüléshez szükséges legfontosabb adatok és trendek megismerését.

Kecskemét helyi autóbusz-hálózata

Kecskemét helyi autóbusz-közlekedését jelenleg a Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (DAKK Zrt.) üzemelteti. A hálózat 44 helyi autóbuszvonalból áll, kulcspontja a túlterhelt és a belvárosban sok szempontból testidegen Széchenyi téri autóbuszállomás. A hálózat több évtizedes szerves



fejlődéssel kialakult sugaras-hurkos felépítésű, annak minden előnyével és hátrányával.

Kecskemét városa 2020-tól saját kezébe veszi a várost kiszolgáló helyi autóbusz-közlekedést. Ez a nagy horderejű döntés módot ad arra, hogy a hálózaton és annak működésében megtörténjenek azok a változások, amelyek egy része régóta lappangó igényeket kíván kiszolgálni, más része pedig újonnan felmerülő, de megalapozott ötletek megvalósításával emeli a szolgáltatás színvonalát.

A változtatás iránti igény okai

A kecskeméti helyi autóbusz-közlekedés számos, régóta fel nem oldott problémával terhelt, de egészében egy működő rendszer, amelynek sokkal rosszabb a megítélése, mint a nyújtott szolgáltatás színvonala. A város kezében lévő, távlatosan tervezett és finanszírozott helyi autóbusz-hálózat az egyetlen esélyes alternatíva egy élhetőbb város létrehozására, különösen a város szédületes fejlődésének tükrében, ami magával hozta a gazdag városok problémáit, a torlódásokat és a parkolási helyzet ellehetetlenülését. Jelentős az igény az Önkormányzat oldaláról arra, hogy vonzó, megbízható, a korszerű városi közösségi közlekedési elveknek megfelelő hálózat és szolgáltatás jöjjön létre, mely alternatívát nyújthat

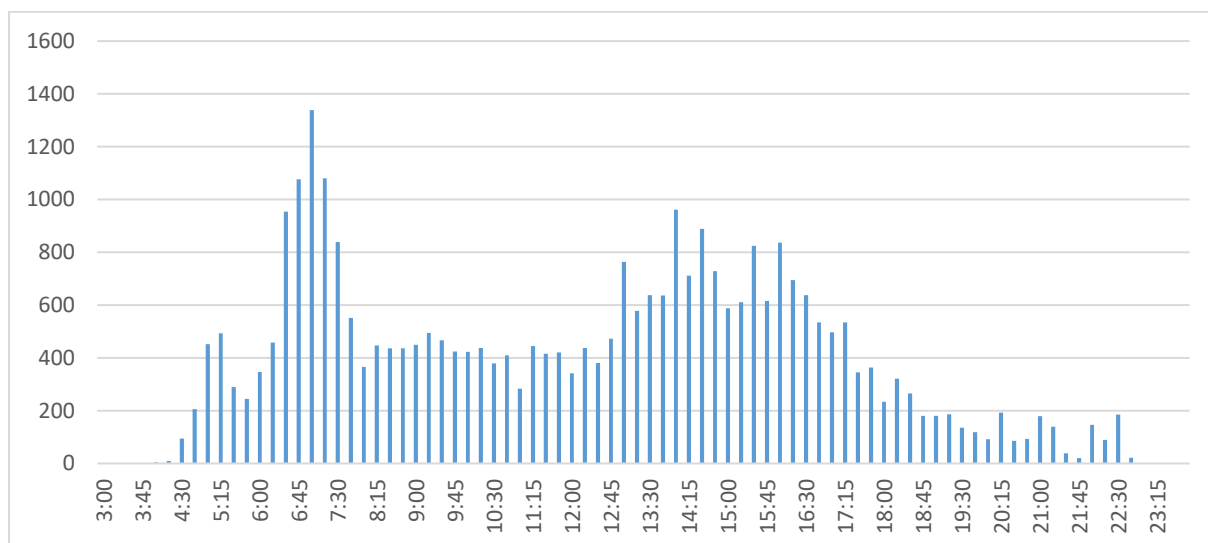


azok számára is, akik még nem használják, vagy már nem használják a helyi autóbuszokat.

Az utasszámlálások eredményei

A számozott helyi viszonylatok számlálása 2019. április 25-én, csütörtökön, a háromoldalú megállapodással érintett viszonylatok számlálása május 22-én zajlott le. A mérések tehát csak a tanítási napi utasforgalomra történtek meg.

A kecskeméti helyi autóbusz-hálózat átlagos munkanapi utasforgalma 32691 utas/nap, a napi indulások száma 1145. A Széchenyi tér a hálózat lelke 7620 felszálló és 6218 leszálló utassal. A számlálások szerint a kecskeméti helyi autóbuszokat főként a Széchenyiváros és Hetényegyháza lakói használják, leginkább belvárosi utazásaikhoz. Ezen túl jelentős az ipartelepeket kiszolgáló utasforgalom és a környékről érkezők utasforgalma, amiben a Noszlopy Gáspár park kiemelkedő szereppel bír. Ezeket néhány önmagában is jelentős utasforgalommal bíró pont, mint például az Egyetem (GAMF) vagy a Rávagy tér egészíti ki, mint a tömeges utasigények színtere. Az összes utazás napi lefolyását az alábbi grafikon mutatja be.



Kecskemét viszonylag újonnan kialakuló iparvárosi jellege érhető tetten a hajnali és az esti-késő esti kisebb csúcsokban.

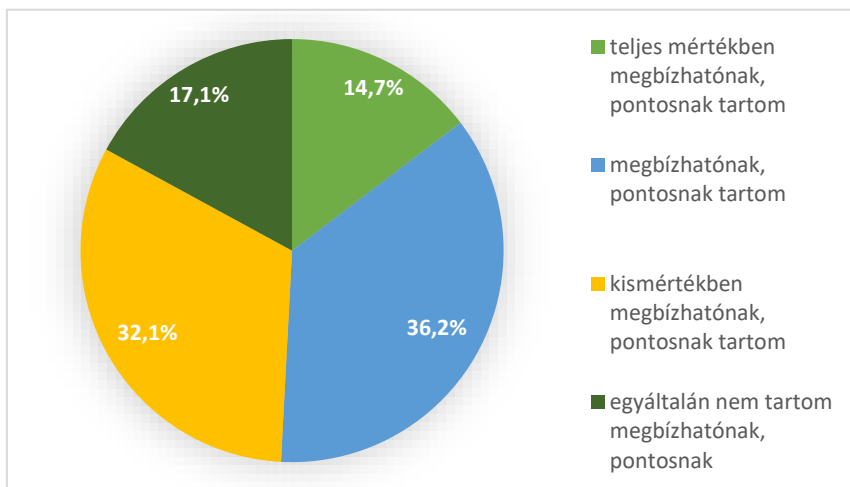
Helyszíni kikérdezések

Széles körű helyszíni kikérdezések zajlottak le 2019. május 21-22-én a helyi autóbuszokon (1439 válasz), a végállomásokon és a forgalmasabb megállóhelyeken (1563 válasz), valamint egyes parkolóknál és közterületeken (651 válasz – itt az autósokat kívántuk megszólítani).

A **járművön történő és a megállóhelyi kikérdezés** eredményei nagyon hasonlóak lettek. A válaszadók több mint 70%-a elégedett a mai hálózat járatainak útvonalával, 40% szerint a helyi autóbusz-közlekedés megbízható. A csúcsidőben utazók 60%-a az autóbuszok többségét



zsúfoltnak tartja. Arra a kérdésre, hogy Mennyire tartja megbízhatónak, pontosnak a helyi autóbuzsközlekedést, az alábbi válaszok érkeztek a járművön történő kikérdezés során:



A díjmentesen utazók aránya 9%. A Belvároson keresztül vezetett átmérős kapcsolat fejlesztési alternatívája tetszett legjobban az embereknek. A ma még nem létező díjtermékek közül a legnépszerűbb az online jegy-és bérletvásárlási lehetőség volt.

A parkolóknál történt

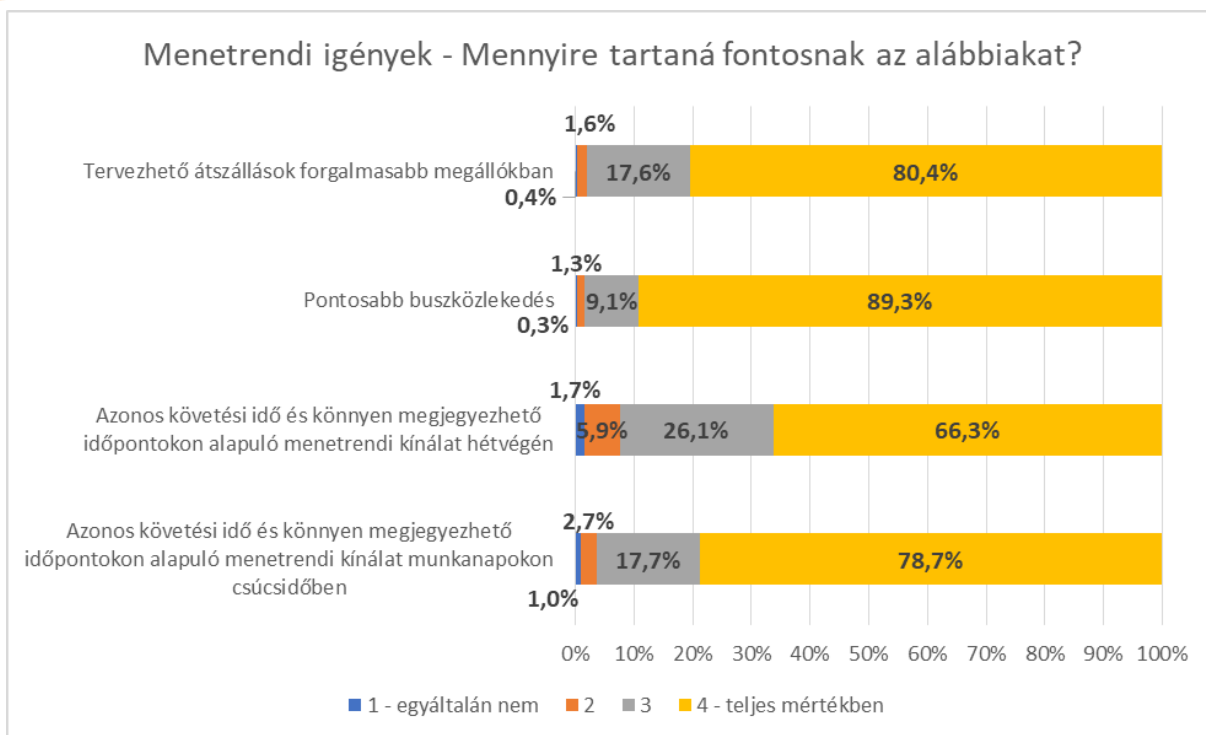
kikérdezés szerint átlagosan 1,79 fő utazott egy személygépkocsiban. A válaszadók csaknem fele 3 percnél többet keres parkolóhelyet, 6% ingyenes parkolóhelyhez fér hozzá. A válaszadók 41%-a használná a megújított helyi autóbuzs-hálózatot. A helyi autóbuzs-hálózat érzékelhető fejlesztése (különösen a megbízhatóság és a sűrűbb közlekedés) meghatározó motiváció lenne az autó ritkább használatában.

Online kikérdezések

Szintén sikeres és még szélesebb körű online kikérdezés történt május 21-június 10 között. Külön kérdőív készült a helyi autóbuzst használók (1565 kitöltés), a gyalogosok és kerékpárosok (646 kitöltés) és a személygépkocsit használók (952 kitöltés) részére.

A rendszeres autóbuzs használók online kikérdezése alapján a munkavállalóknak csak 10%-a számára ad a munkahelye anyagi támogatást a helyi autóbuzs-közlekedés használatához. Szinte az összes válaszadó szerint jellemzőek a zsúfolt autóbuzsok. Többen kiemelték a reggeli csúcsidő zsúfoltságát, amikor a járatkimaradások és utaslemaradások is jellemzők. Nagyon sok panasz érkezett a sofőrök modorára és vezetési stílusára. A válaszadók nagyobbik fele magasnak találta az árakat. A felajánlott hálózatfejlesztési opciók közül a Belvároson keresztül vezetett átmérős járatok koncepciója volt a legkedveltebb. Nagyon sokan támogatnák és használnák az online felületen elérhető jegyvásárlási lehetőséget.





A rendszeres kerékpár használók és gyalogosok online kikérdezése esetében a válaszokból egy jellegzetes kerékpáros profil rajzolódott ki, akik igényeikben közelebb állnak a személygépkocsit használókhoz, mint az autóbust használókhoz. 90%-nak van kerékpárja, de a többség (57%) személygépkocsival is rendelkezik. A kerékpárosok utazáskezdeése egy fél órával van később, mint a rendszeres autóbushasználóké és fél órával van korábban, mint az autóhasználóké. A helyi autóbust a rendszeres kerékpározás szezonjában és időszakában nem versenyképes, ekkor a kerékpározás helyett nagyjából fele-fele arányban történik átállás a tömegközlekedés és a személygépkocsi közlekedés különböző formáira. A helyi autóbust-közlekedéstől való eltávolodás a személygépkocsi használókhoz hasonló mértékű és komplex okokon alapul. A kecskeméti kerékpáros és gyalogos infrastruktúráról kifejezetten negatív az általános vélekedés. A felajánlott hálózati fejlesztések közül itt is a Belvárosban át vezetett átmérős járatok voltak népszerűbbek.

A rendszeres személygépkocsi használók online kikérdezése szerint csaknem annyi háztartásban van kettő, mint ahányban egy személygépkocsi és a három autóval rendelkező háztartások 9%-os értéke is jelentős. 69% régebben használta vagy többet használta a helyi autóbust-közlekedést. A válaszok alapján az embereknek elég sok okuk volt a helyi autóbust-közlekedés elhagyására és a legtöbben több ok eredőjeként döntöttek így. 37% szerint a városi autózás nem kiszámítható, jellemzőek a torlódások a városban. A válaszadók közel fele 3 percnél hosszabb parkolóhely keresésről számol be, 22% térítésmentesen fér hozzá parkolóhelyhez. 4% válaszolta azt, hogy a fejlesztésektől és a forgalmi helyzet romlásától függetlenül is autózni kíván. A kecskeméti autók elvárnak fejlesztéseket, mielőtt a közlekedési módváltáson gondolkodni kezdenének, viszont nincs egyértelmű



elutasítás, a legtöbb autós talált olyan fejlesztést, amelyik talán segítené a módváltási döntés meghozatalában, és ezek között a helyi autóbusz-hálózat fejlesztései a meghatározók.

Fejlesztési javaslatok, kiskorrekciók

A kiskorrekciók közös jellemzője, hogy a hálózat teljes újratervezése nélkül adnak hálózati, menetrendi javaslatokat, törekedve arra, hogy érdeksérelemmel nem járó, inkább bővítő, mint restriktív elemek jöjjenek létre. A kiskorrekciókat a bemutatott széles körű utasforgalmi felvételek, helyszíni és online kikérdezések előzték meg, és azok mélyelemzése biztosította megalapozottságukat. A javasolt fejlesztésekhez, átalakításokhoz kapcsolódó hálózati és menetrendi változások megvalósításához koncepcionálisan a következő alapelveket javasoltuk:

- ***Rendszeresen közlekedő alapjáratok erős hálózatának kialakítása***
- ***A csúcsidőszakokban és speciális időszakokban az alaphálózati viszonylatok sűrítése mellett útvonalvariációk és új (betét)járatok kialakítása***
- ***A tömeges igények (műszakkezdés, iskolakezdés...stb.) pontos kiszolgálása***
- ***Az egyes városrészek belvárosi kapcsolatánál ütemes menetrend kialakítása***
- ***A vasúti menetrend figyelembevétele, a vasúthoz hangolás megerősítése, ütemes, szimmetrikus menetrendi struktúrával***
- ***A tömegközlekedéssel jól kiszolgálható és jelentős utasforgalommal rendelkező megállóhelyeken a hangolásra és az ütemességre való törekvés,***
- ***A helyi hálózat átszállási pontjain az átszállási lehetőségek biztosítása, ritkább követésű, de forgalmi szempontból kiszámítható időszakokban garantált átszállási lehetőségekkel***
- ***A hajnali, esti, hétfégi és nyári menetrendeknek az új alaphálózaton alapuló kialakítása***

A tanulmányban széles körben tettünk javaslatokat. A hajnali, az esti menetrendek felülvizsgálatára, a menetidő korrekciókra és a fontosabb megállóhelyeken a követési idők vizsgálatára tett fejlesztési javaslataink időszakhoz, időszakokhoz kötődnek. A kapcsolatok oldaláról megközelítve adtunk javaslatokat új viszonylatokra, így például egy új kórházi fókuszú viszonylatra, a Nagykörút és a Máriaváros jobb kiszolgálására vagy a Belváros - Műkertváros - Hunyadváros jobb kapcsolatára. A javaslatok bevezetése, bevezethetősége miatt bemutattuk a javasolt fejlesztések és a mai hálózat kapcsolatát, ütemezési javaslatot adtunk és végül sorba vettük a közeljövő javasolt feladatait is.

Az ütemezésnél három beavatkozási időszakra tettünk javaslatot. Az első időszakba azok a fejlesztések kerülnek, amelyek 2020. január 1-vel komolyabb beruházás és érdeksérelem nélkül bevezethetők, és érezhetően javítják a szolgáltatás minőségét. Az új hálózati elemek jellemzően az átszállási kényszer szükségességét csökkentik, valamint bővítik a városrészek közötti, illetve intézményeket, munkahelyi területeket elérő közvetlen eljutási lehetőségeket. A második időszak fejlesztései (rövid-középtáv) kisebb beruházásokat, döntéseket feltételeznek a következő néhány évre vonatkozóan. Végül a harmadik



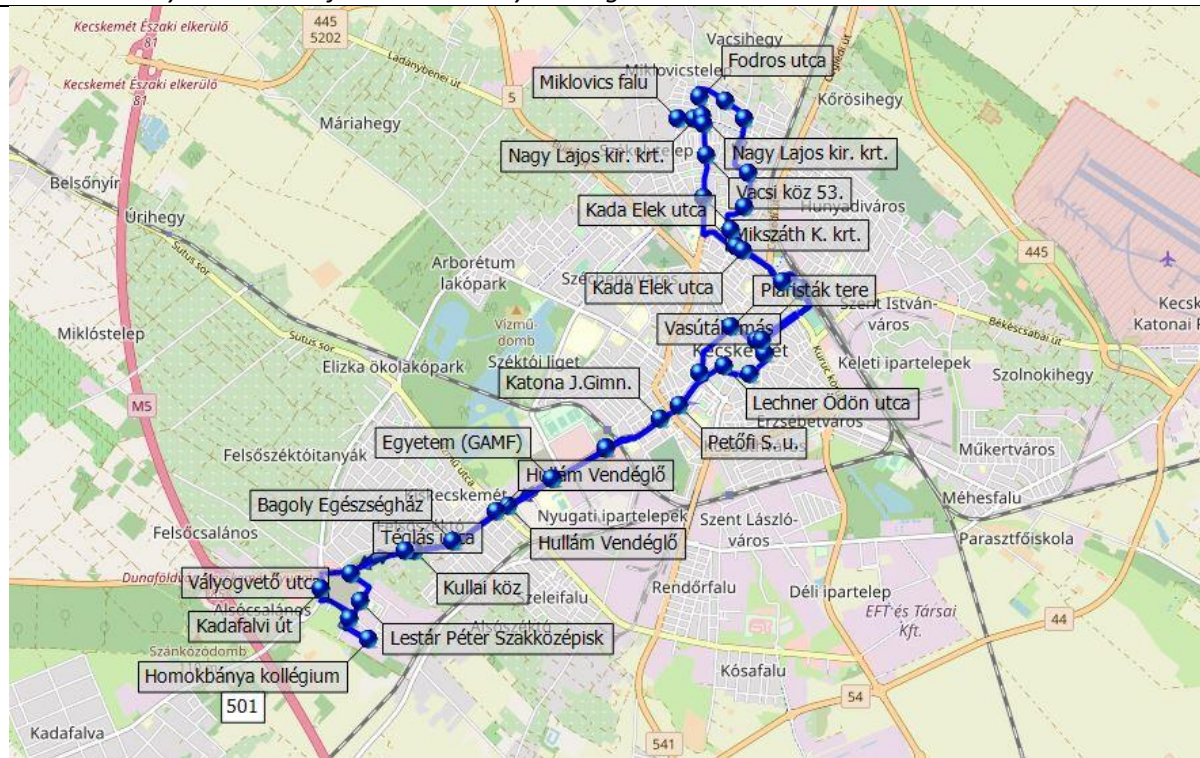
időszak a hosszabb távon javasolt fejlesztéseket tartalmazza, ahol a megvalósításhoz komolyabb beruházások vagy intézkedések szükségesek.

A következőkben a rövid távon (akár 2020. január 1-től) bevezethető hálózati javaslatokat mutatjuk be térképes formában. A bemutatott új viszonylatok a mai járatok közül megtartásra javasoltakkal, valamint egymás között is jól hangolhatók, együttműködésük könnyen biztosítható.

Az alábbiakban jelzett, új viszonylatok a tervezés során alkalmazott, 500-zal kezdődő munkaszámokon jelennek meg. A hálózati és koncepcionális menetrendi tervezést a DPK CityLineDesigner szoftver segítségével valósítottuk meg.

Az új viszonylatok mellett az alábbi, ma létező viszonylatok vonalvezetése nem változna: 1, 1D, 2, 2A, 2D, 2S, 4, 4A, 4C, 6, 7, 7C, 7D, 12D, 13,13D, 13K, 14D, 15, 15D, 19, 21D, 23, 23A, 28, 29, 32, 34, 34A. A menetrendjük azonban változások szükségesek az új viszonylatokkal való hangolás miatt.

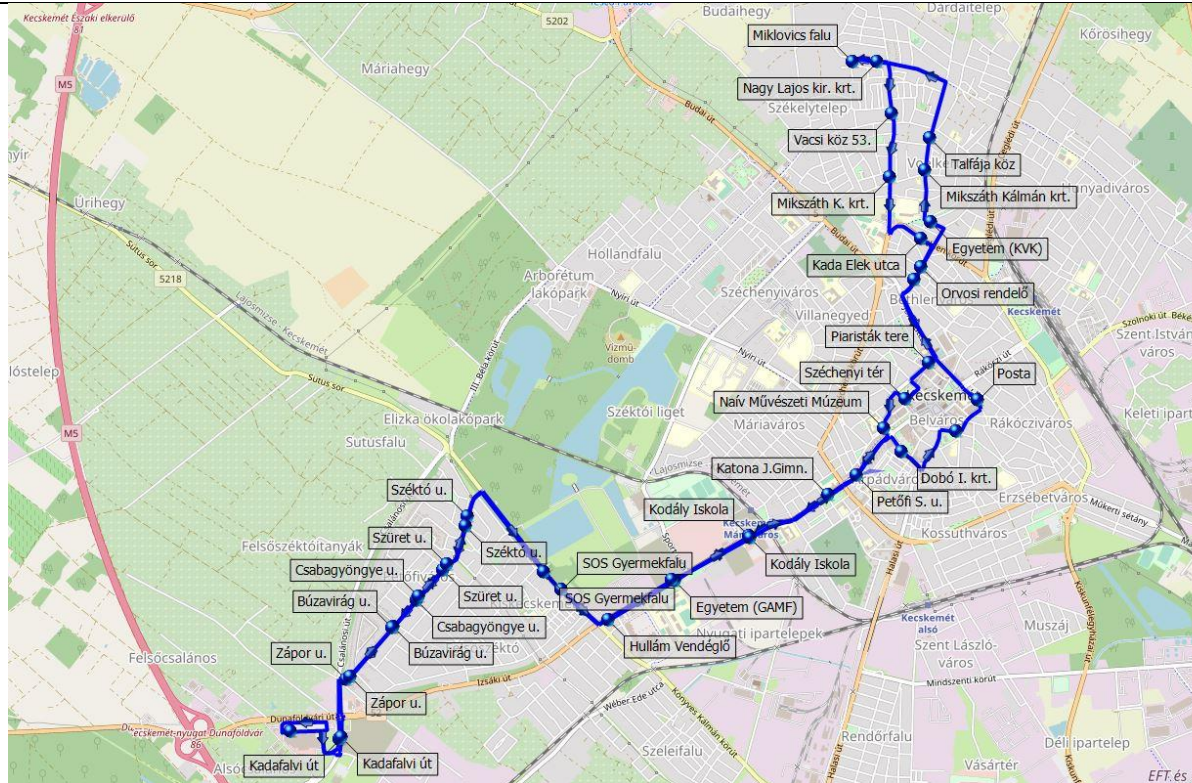
501-es viszonylat Miklovincsfalu-Homokbánya kollégium között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (501-es munkaszámmal) a Vacsihegy-Bethlenváros és a Homokbánya között, a mai 9 és 16-os viszonylatok által ellátott terület jobb feltárására és a Bethlenvárosiak, Vacsihegyiek jobb városi kapcsolatainak biztosítására. A következő térképen látható 516-os viszonylattal hangolva a aminál jobb, városi szintű hálózati kapcsolatot hoz létre az egyik legfontosabb városi tengelyen. A két viszonylat Vacsihegy, Miklovincsfalu térségét ellenirányban járja be.

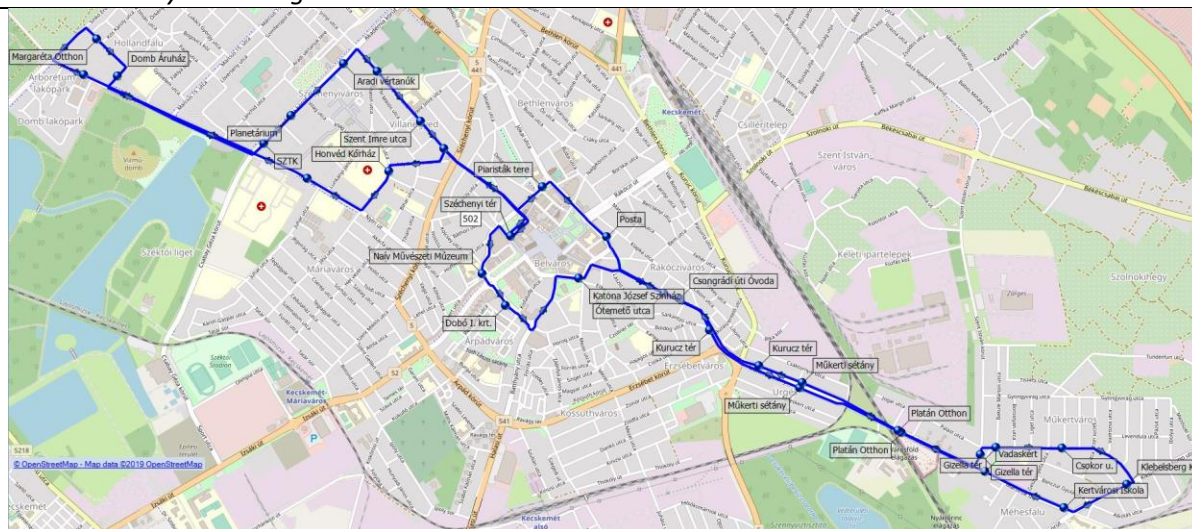


516-os viszonylat Miklovicsfalva-Kadafalvi út között



Rövid távú megvalósításra javasolt új átmérős viszonylat (516-os munkaszámmal) a Vacs-hegy-Bethlenváros és Petőfiváros között, a mai 9 és 16-os viszonylatok által ellátott terület jobb feltárására és a Bethlenvárosiak, Vacs-hegyiek és Petőfivárosiak jobb városi kapcsolatainak biztosítására.

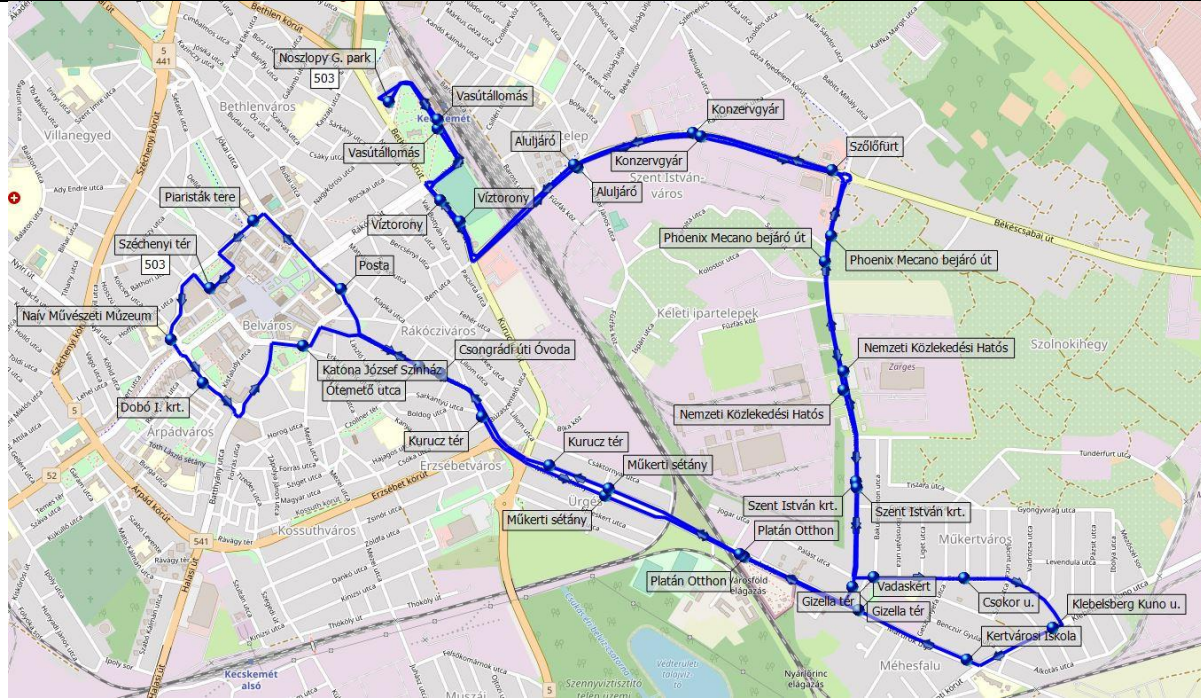
502-es viszonylat a Margaréta Otthon és a Műkertváros között



Rövid távú megvalósításra javasolt új átmérős viszonylat (502-es munkaszámmal) a Széchenyiváros és a Műkertváros között, a mai 3-as járat meghosszabbításával a Margaréta Otthonhoz. A következő térképeken bemutatott 503 és 510-es járatokkal való hangolással magas szintű szolgáltatás jön létre a város egyik legfontosabb kelet-nyugati tengelyén.

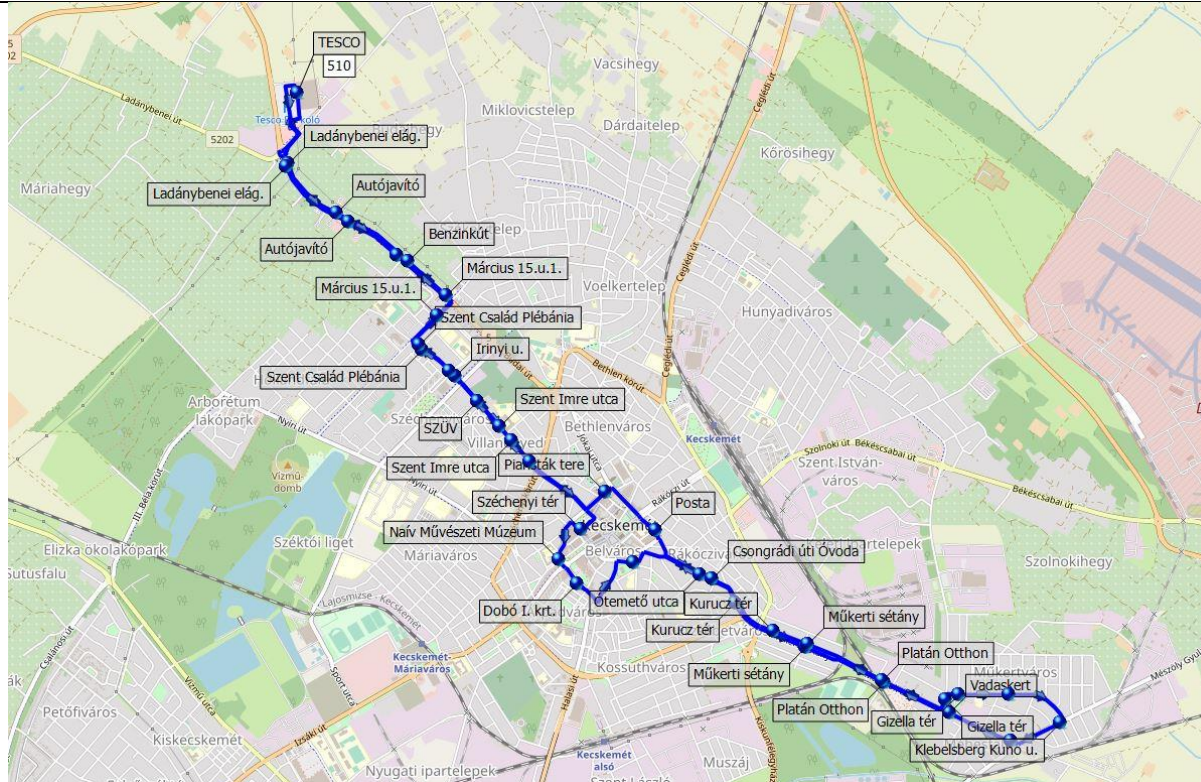


503-as viszonylat a Vasútállomás és a Széchenyi tér között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (503-as munkaszámmal), amely a 3A és a 25-ös mai viszonylatok összekötésével hoz létre jobb hálózatot. Az 503-as viszonylat az 502-essel és 510-essel folyamatosan hangolva közlekedik.

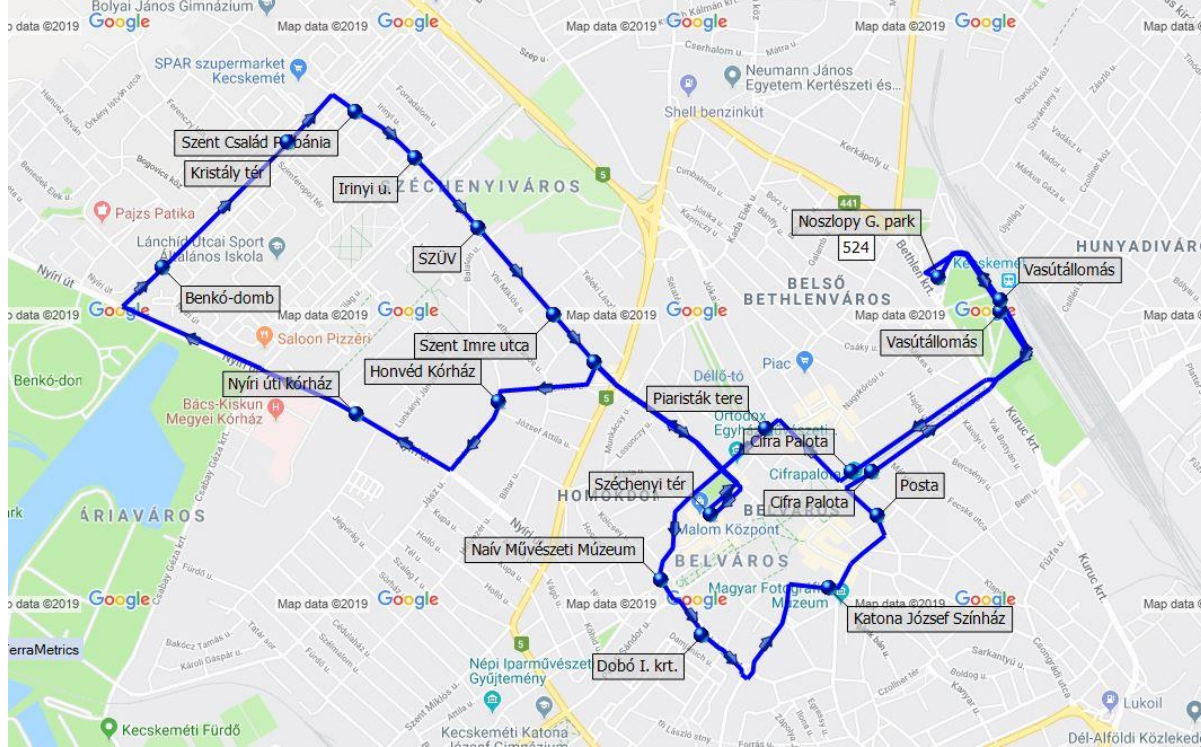
510-es viszonylat a Műkertváros és a TESCO között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (510-es munkaszámmal), amely a Tesco jobb, átszállásmentes elérhetőségét biztosítja a Műkertváros és a Nagykörút déli része felől.

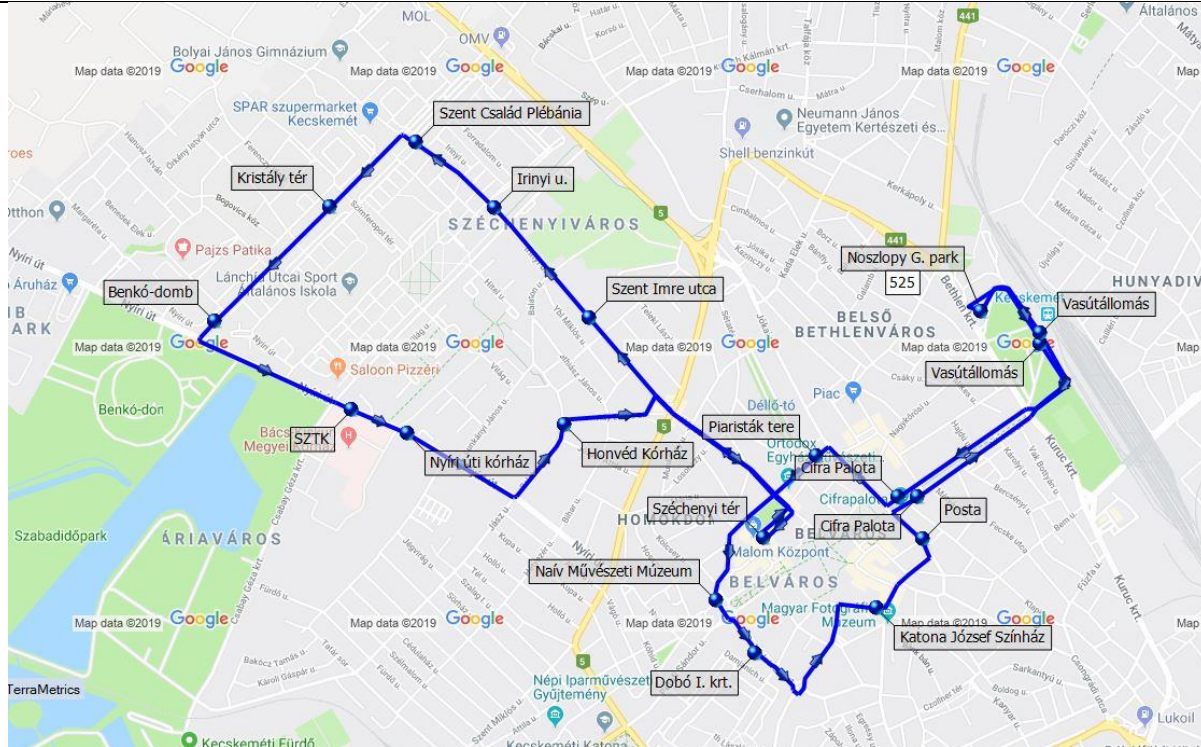


524-es viszonylat a Noszlopy Gáspár park és a Széchenyiváros között (körjárat)



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (524-es munkaszámmal), amely a Nyíri úti kórház, a rendelőintézet és általánosan a város egészségügyi intézményeinek jobb elérhetőségét kívánja biztosítani, egyben a Széchenyiváros számára is jó alternatív kapcsolatot hoz létre a Noszlopy Gáspár park felé. Az 524-es az óramutató járásával szemben közlekedik. A következő térképen látható az ellentétes irányban közlekedő párja.

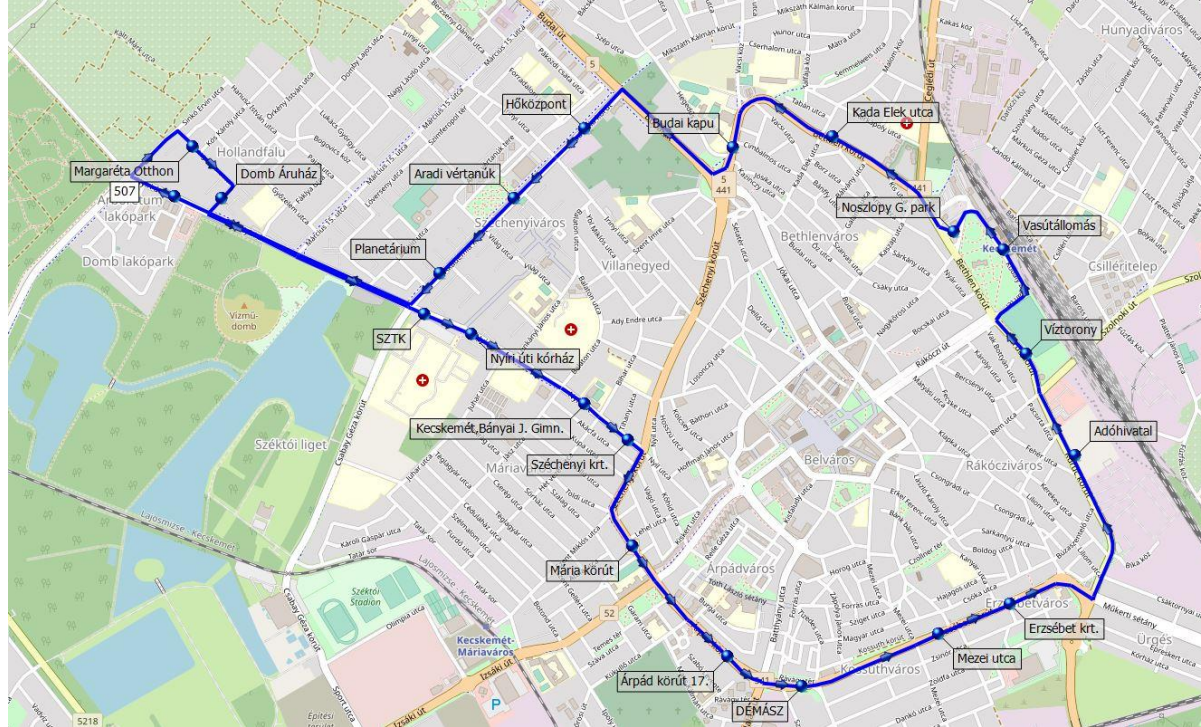
525-ös viszonylat a Noszlopy Gáspár park és a Széchenyiváros között (körjárat)



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat 525-ös munkaszámmal. Az 525-ös az 524-es párja, amely az óramutató járásával megegyezően közlekedik Széchenyivárosban.

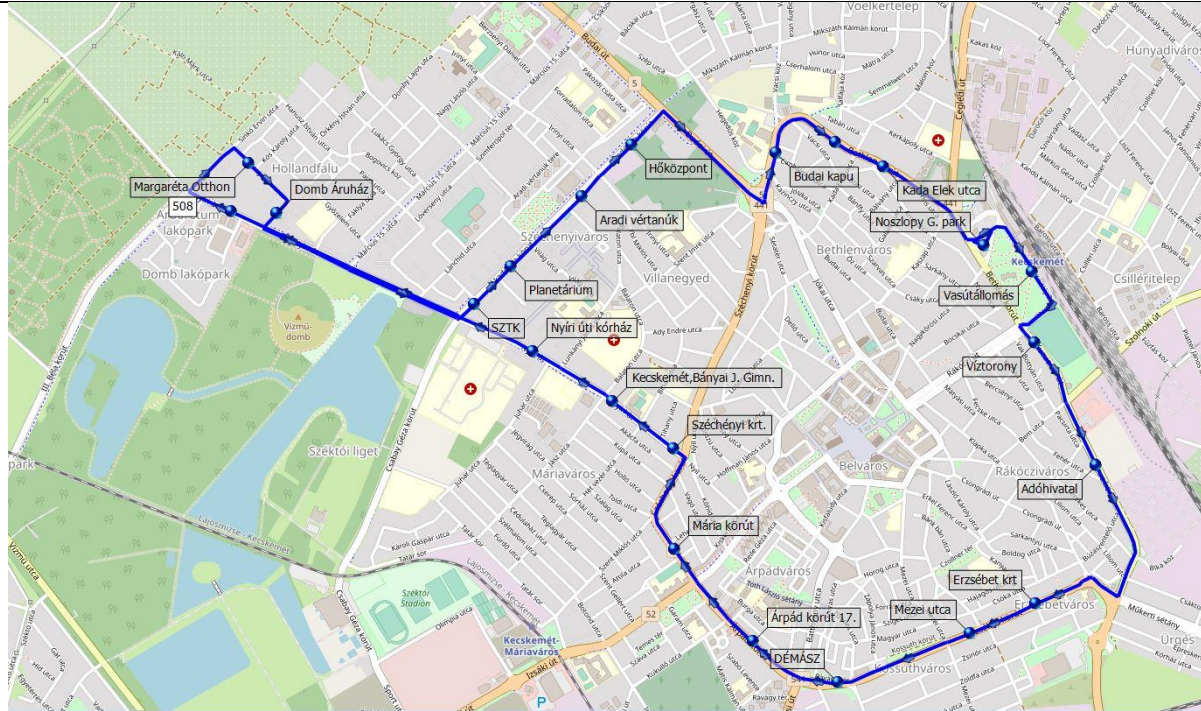


507-es viszonylat a Margaréta Otthon és a Noszloy Gáspár park között (körjárat)



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (507-es munkaszámmal), amely a Nagykörúton található szolgáltatások elérhetőségét biztosítja Széchenyivárosból és a Noszloy Gáspár parkból az óramutatóval ellentétes irányban. A mai 21-es járat újragondolása. A következő térképen látható 508-as viszonylattal együtt új, távlatos városi szintű kapcsolatot hoz létre, a különbség a nagykörúti körbejárás irányában van.

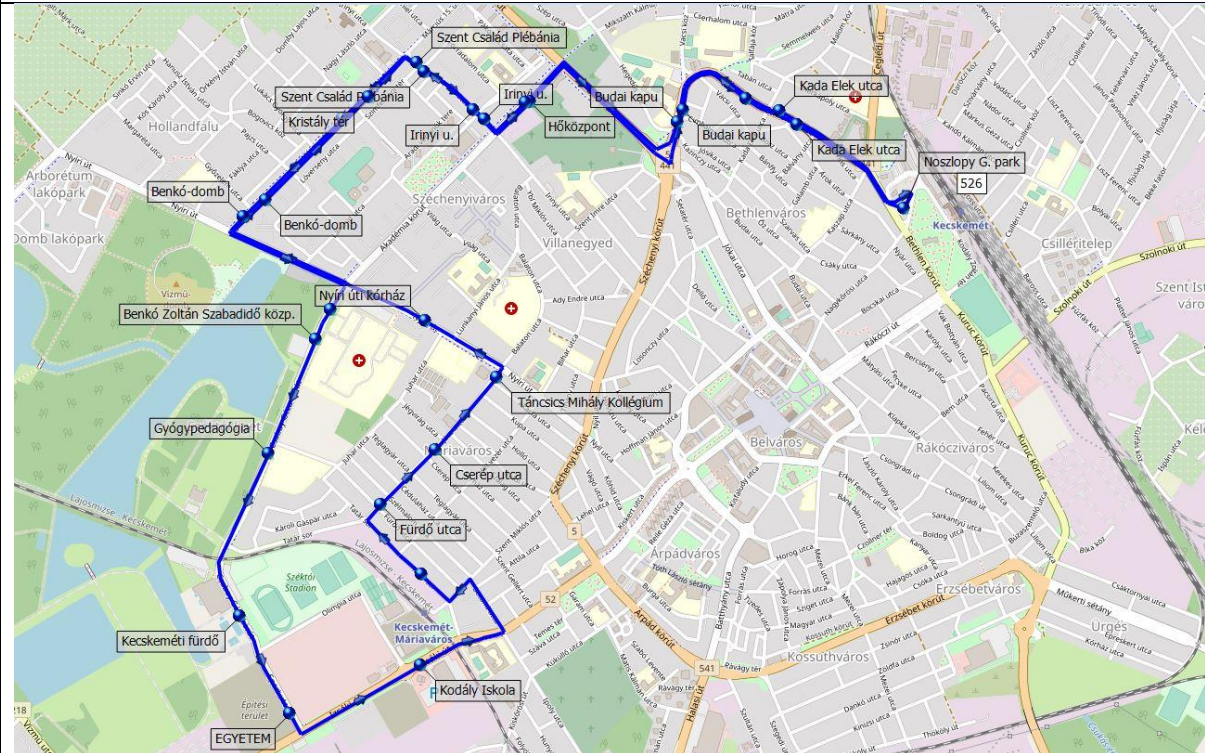
508-as viszonylat a Margaréta Otthon és a Noszloy Gáspár park között (körjárat)



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (508-as munkaszámmal), amely a Nagykörúton található szolgáltatások elérhetőségét biztosítja Széchenyivárosból és a Noszloy Gáspár parkból az óramutatóval megegyező irányban közlekedve. Az előző 507-es járat párja, de a Nagykörutat az óramutató irányával megegyezően járja be.

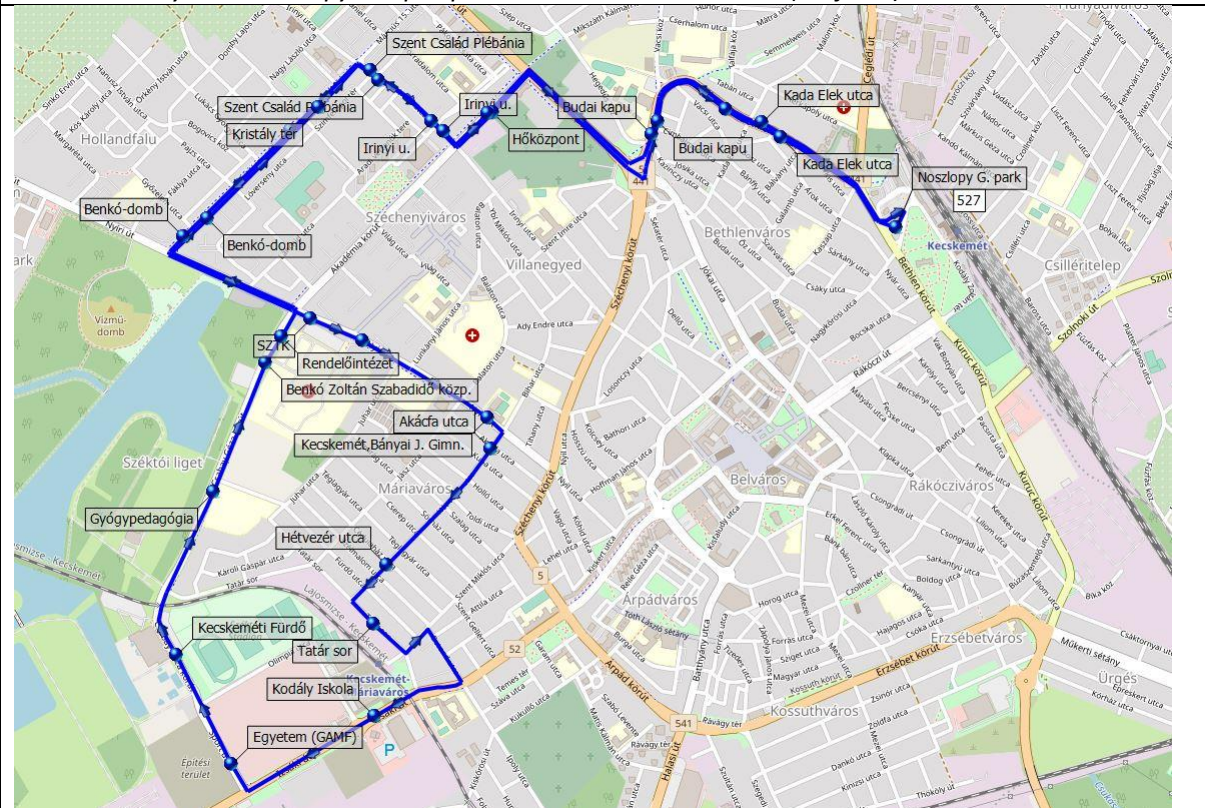


526-os viszonylat a Noszlopy Gáspár park és a Máriaváros között (körjárat)



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (526-os munkaszámmal), amely a mai 22-es járat újragondolása, a Máriavárosban új útvonallal és a mai 22-es-től eltérő, óramutatóval ellentétes körüljárással. A 22-eshez képest új feladata a Széchenyiváros és az Egyetem közötti jobb kapcsolat biztosítása. Párja a következő térképen látható 527-es.

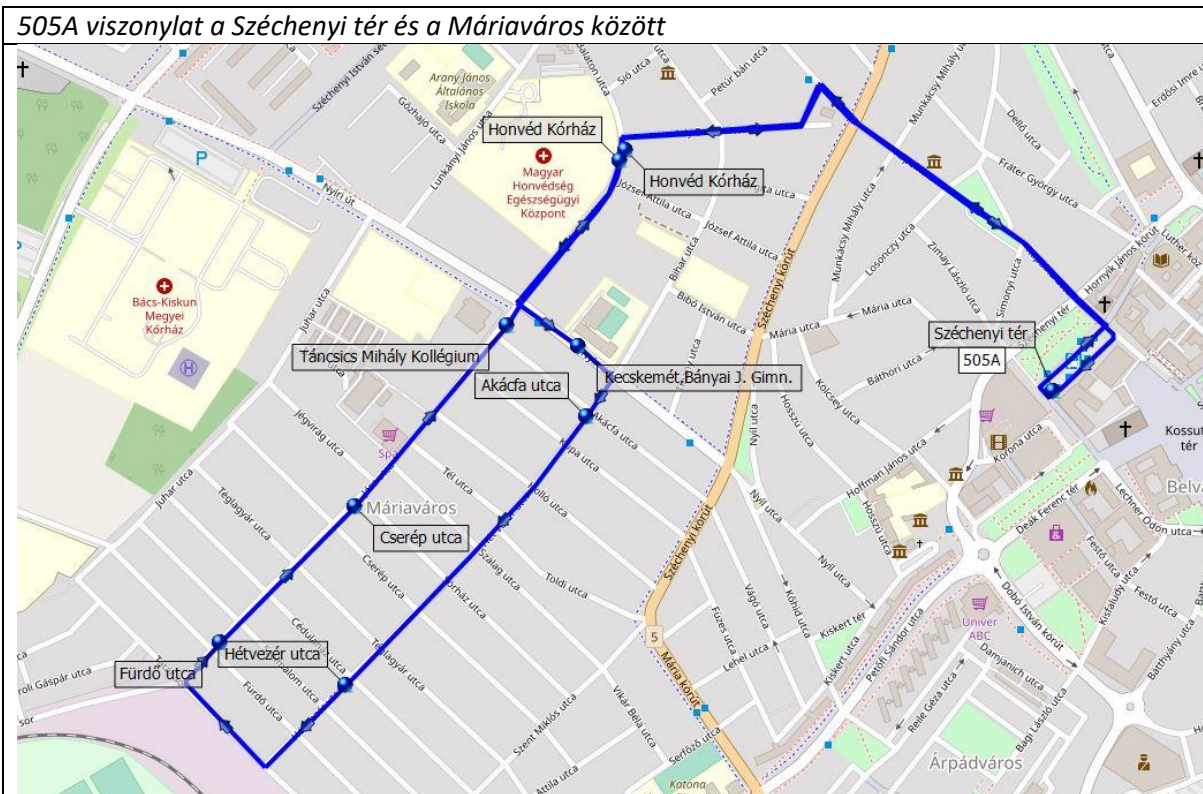
527-es viszonylat a Noszlopy Gáspár park és a Máriaváros között (körjárat)



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (527-es munkaszámmal), amely az előző pontban szereplő 526-os párja, a Máriavárosban az óramutatóval megegyező körüljárással.



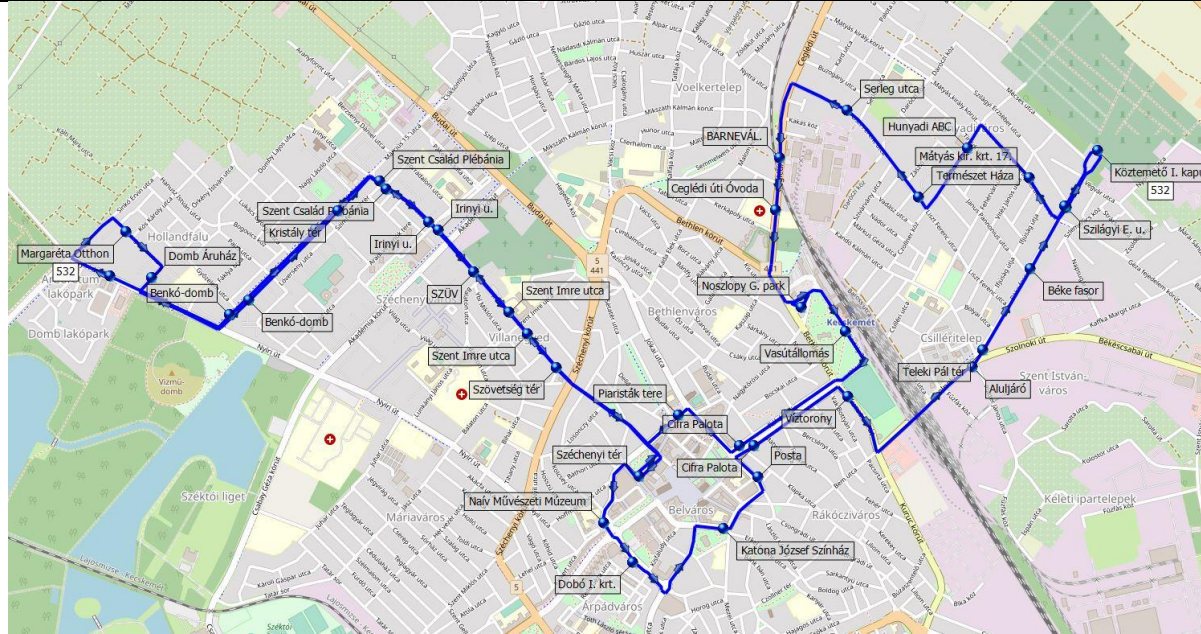
505A viszonylat a Széchenyi tér és a Máriaváros között



A Máriaváros és a belváros közötti kapcsolatot biztosítja

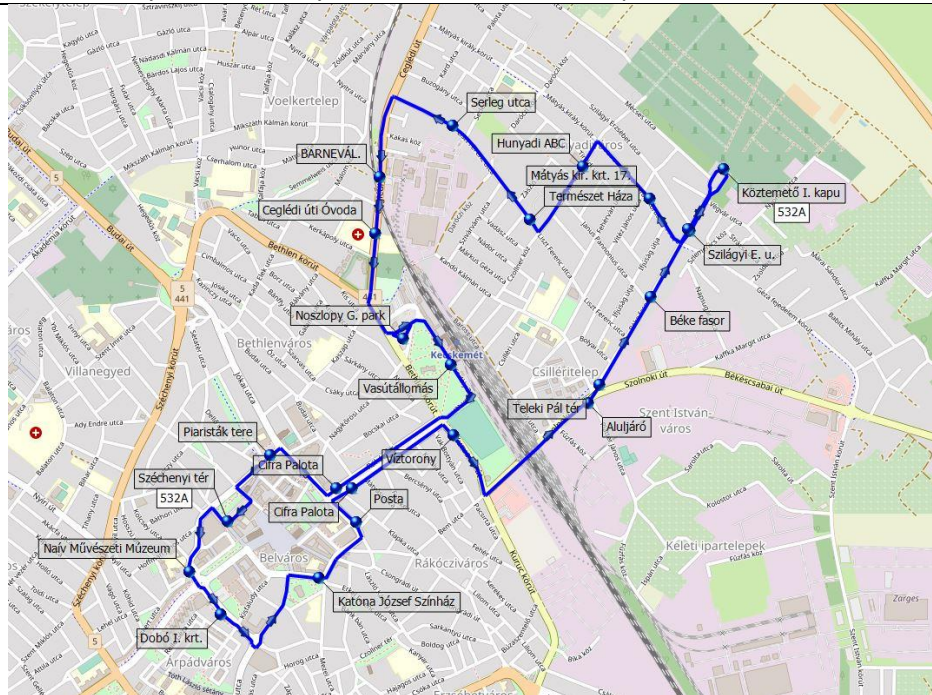


532-es viszonylat a Margaréta Otthon és a Köztemető I. kapu között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (532-es munkaszámmal), amely a Hunyadváros és a Széchenyiváros mainál jobb, átszállásmentes kapcsolatát valósítja meg, így elérhetővé téve a széchenyivárosi egészségügyi intézményeket és iskolákat a Hunyadvárosiak számára, egyidejűleg biztosítva a temető és más hunyadvárosi célpontok elérhetőségét a Széchenyiváros felől, mindezt a vasút és a Noszlopy Gáspár park érintésével. A járat a Hunyadvárost a Szolnoki úti aluljárón keresztül közelíti meg, felfűzi a legfontosabb megállókat, majd a Ceglédi úti vasúti átjárón keresztül indul visszafelé. Párja az 533-as járat, amely a Hunyadvárosban ellenkező irányú körbejárást biztosít. Csúcsidőszaki betétjárata az 532A, amely csak a Széchenyi tér és a Hunyadváros közötti kapcsolatot biztosítja.

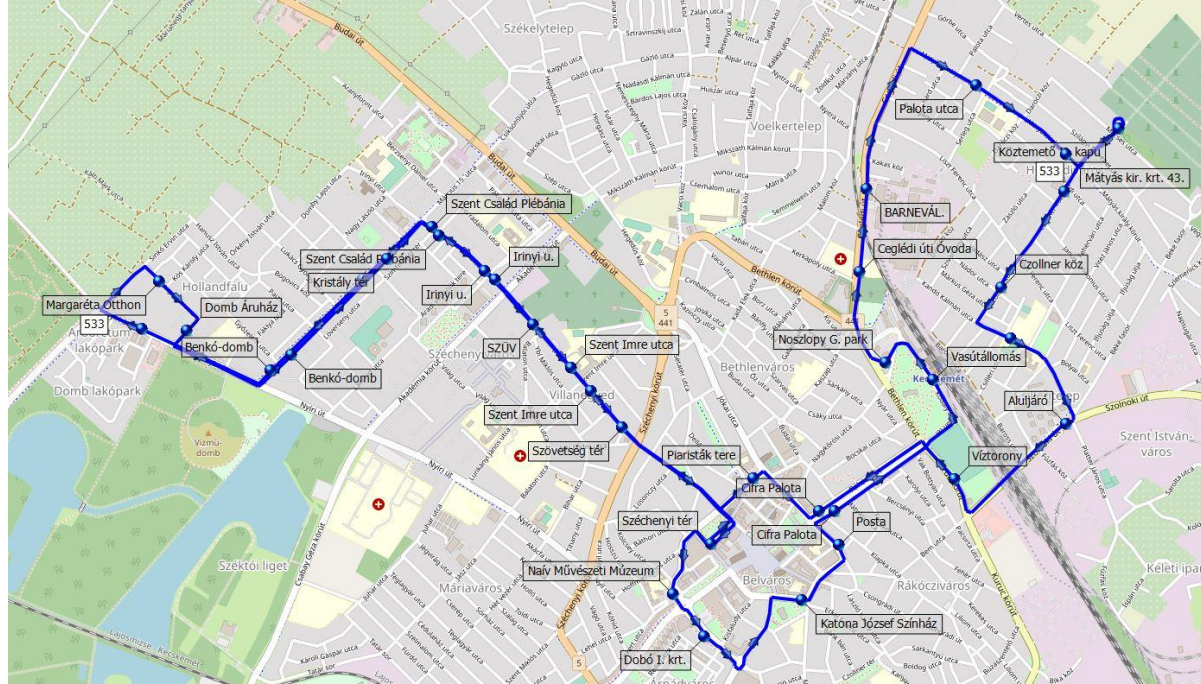
532A viszonylat a Széchenyi tér és a Köztemető I. kapu között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (532A munkaszámmal). Az előző pontban bemutatott 532-es csúcsidei betétjárata.

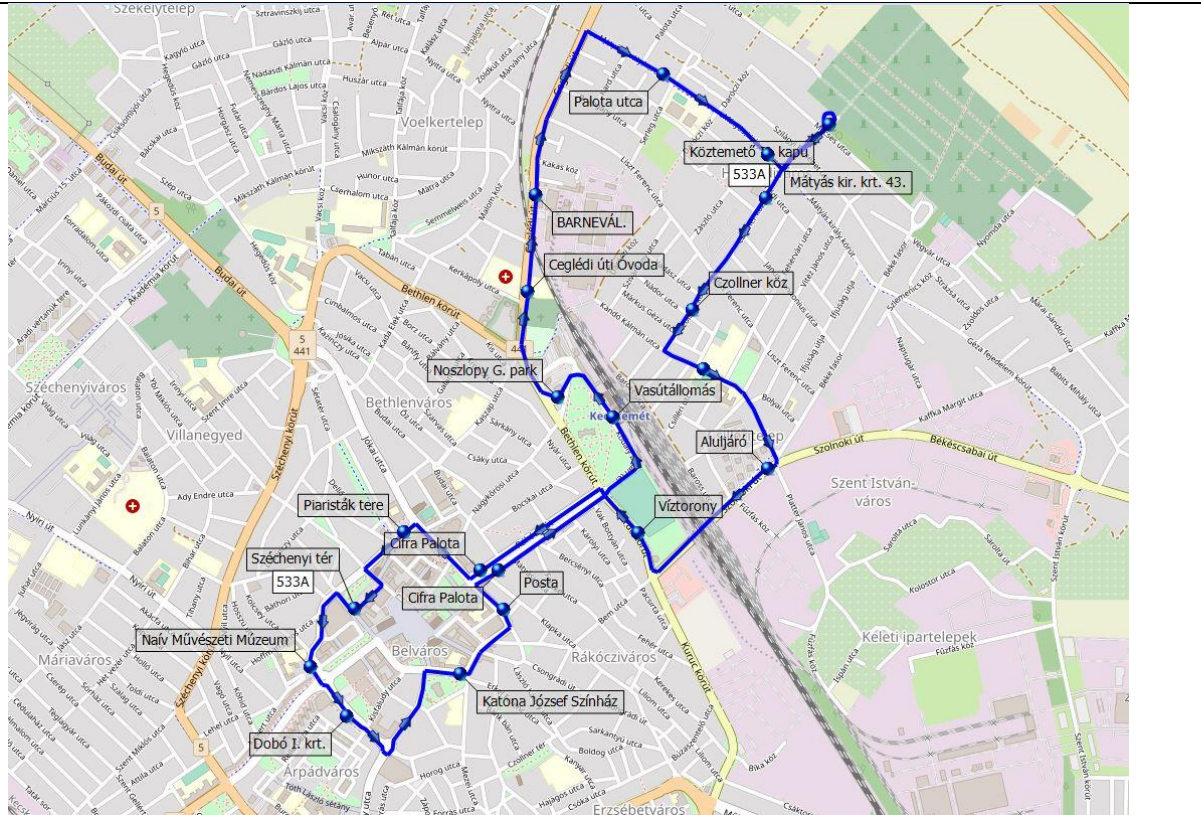


533-as viszonylat a Margaréta Otthon és a Köztemető I. kapu között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (533-as munkaszámmal). Az 532-es ellenkező irányú párja a Hunyadvárosban. Csúcsidőszaki betétjárata az 533A, amely csak a Széchenyi tér és a Hunyadváros közötti kapcsolatot biztosítja.

533A viszonylat a Széchenyi tér és a Köztemető I. kapu között



Rövid távú megvalósításra javasolt új viszonylat (533A munkaszámmal). Az előző pontban bemutatott 533-as csúcsidei betétjárata.

