



**Kecskemét Megyei Jogú Város  
Alpolgármestere**

**BESZÁMOLÓ**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének  
Működő Város Bizottsága  
2026. június 16-án  
tartandó ülésére**

**Tárgy: Beszámoló a 2025. június 1-től november 30-ig próbajelleggel működtetett igényvezérelt autóbuszjáratok üzemeltetésével kapcsolatban**

**Az előterjesztést készítette:** Mérnöki Iroda Dr. Gajdácsi Zoltán irodavezető  
Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály  
Dr. Orbán Csaba osztályvezető

**Kezelési megjegyzés:** határozat-tervezet

**Döntési változatok száma:** 1

**Véleményezésre megkapta:**

**Egyéb szervezet, külső szakértő:** Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.

**Megtárgyalta:**

**Törvényességi észrevételem nincs:**

**Dr. Temesvári Péter „s.k.”  
jegyző**



**Kecskemét Megyei Jogú Város**  
**Alpolgármestere**  
**6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.**

---

Ügyiratszám: 10267-2/2026.

**Kecskemét Megyei Jogú Város**  
**Alpolgármestere**

**BESZÁMOLÓ**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének**  
**Működő Város Bizottsága**  
**2026. június 16-án**  
**tartandó ülésére**

**Tárgy: Beszámoló a 2025. június 1-től november 30-ig próbajelleggel működtetett igényvezérelt autóbuszjáratok üzemeltetésével kapcsolatban**

**Tisztelt Bizottság!**

A Bizottság a 2026. február 10-én megtartott ülésén a 2/2026. (II.12.) MVB. számú határozatában döntött annak 2026. I. félévi munkatervéről, melyben jelen beszámoló témája is szerepel.

A Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 11/2019. (IV. 25.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: Kijelölő Rendelet) 5. §-a alapján a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (a továbbiakban: Közlekedésszervező) 2024 májusa és 2026 októbere közötti időszakban részt vesz az Interreg Central Europe GreenPATH pályázati programban, amelynek célja, hogy integrált, innovatív és fenntartható megoldást nyújtson a diákok és a munkavállalók ingázására a funkcionális városi területeken, Közép-Európa szerte. A partnerek a projekt során a funkcionális városi területek ingázáshoz kapcsolódó kihívások kezelésére innovatív megoldások segítségével közös stratégiát dolgoznak ki. A fenntartható közlekedési módok integrációja által lehetőség adódik a közlekedés hosszútávú optimalizálására, utat nyitva egy zöldebb, hatékonyabb jövő felé.

A GreenPATH CE0200886 számú projektben a résztvevő partnerek:

- Comune di Monza, Olaszország
- Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL), Olaszország
- Redmint Impresa Sociale s.c.r.l., Olaszország
- Central European Initiative (CEI), Olaszország
- Technische Universität Berlin, Németország
- Universität für Bodenkultur Wien (BOKU), Ausztria

- Univerza v Mariboru, Szlovénia
- Mobilissimus Kft., Magyarország
- Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (KEKO), Magyarország
- DYVOLVE d.o.o., Horvátország
- Grad Osijek, Horvátország

A Közlekedésszervező a projekt részelemét képező, az ingázó munkavállalók eljuttatásának segítségét vállalta feladatul, mely lehetőséget nyitott Kecskemét területén igényvezérelt közösségi közlekedési szolgáltatás elindítására, annak funkcionális és fenntarthatósági üzemeltetésének gyakorlati tapasztalatainak megszerzése céljából.

A pilot projekt keretében a 148-as vonalszámon 2025. június 1-től november 30-ig próbajellel kerültek meghirdetésre igényvezérelt járatok a Vasútállomás és a Déli Iparterület között.

Az igényvezérelt közösségi közlekedés (Demand Responsive Transport, DRT) a hagyományos, menetrendhez és fix útvonalakhoz kötött közösségi közlekedési rendszerek rugalmas alternatívája. Lényege, hogy a járművek a menetrendi időpontokban és az útvonalukban dinamikusan szervezett rugalmassággal közlekednek, az utasok valós idejű igényei alapján. A digitális platformok és algoritmusok fejlődésének köszönhetően a DRT képes ötvözni a közösségi közlekedés hatékonyságát az egyéni mobilitás rugalmasságával.

A DRT különösen alacsony népsűrűségű térségekben, peremvárosi övezetekben vagy csúcsidőn kívüli időszakokban jelenthet költséghatékony és fenntartható megoldást, miközben javítja a közösségi közlekedési szolgáltatás elérhetőségét és az utasélményt.

## 1.) Pilot projekt bemutatása


### 1.1.) Előkészítés, megvalósítás

Korábbi, nagyfoglalkoztatókkal történt egyeztetések, igényeik jelzése alapján a Közlekedésszervező úgy határozott, hogy a városi szinten az egyik legnagyobb ingázó munkavállalói állományt mozgató Déli Iparterület térségét kapcsolja be a pilot projektbe kutatási területként. Az érintett vállalatok kérései arra irányultak, hogy a Vasútállomás (és helyközi autóbusz-állomás) térségéből legalább 30 percenként gyors és kiszámítható közösségi közlekedési szolgáltatás álljon rendelkezésre a reggeli és délutáni csúcsidők között, az atipikus munkarendben dolgozók, munkahelyi oktatásra érkezők, valamint a meetingre vagy állásinterjúra érkezők közlekedésének segítése céljából.

### 1.2.) Pilot projekt lebonyolítása


#### 1.2.1) Menetrend

A felmerülő – de térben és időben elszórtnak tekinthető – igények kiszolgálására, valamint a pilot elindításának szükségessége által a Közlekedésszervező 148-as jelzéssel ideiglenesen hozott létre igényvezérelt autóbuszvonalat. Az autóbuszvonal a Vasútállomásról indulva közlekedett, kizárólag előzetes igénybejelentés alapján, feltárva a Déli Iparterületet 2025. június 1. és 2025. november 30. között, munkanapokon 8:30 óra és 12:00 óra között, 30 percenként (*1. ábra*).



**KeKo**  
Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.

6000 Kecskemét, Paul Lechler utca 2.  
Központi telefonszám: +36-76/800-410  
e-mail: info@keko.hu  
www.keko.hu



Érvényes: 2025.június 1-től 2025. november 30-ig

148

Vasútállomás - Déli Iparterület - Mercedes 1. kapu  
Daimler út - Barényi Béla út - Vasútállomás


**IGÉNYVEZÉRELT JÁRAT**

Maximális menetidő (perc)	Megállóhelyek	Foglalható menetrendi indulási időpontok				
		Munkanapokon				
0	Vasútállomás	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30
6	Raktár utca	11:00	11:30	12:00		
7	Univer					
8	Ipar utca					
9	Momofuku utca					
10	Knorr-Bremse					
11	AXON					
14	Mercedes 1. kapu					
17	Tanüzem					
18	Mercedes 2. kapu					
19	Mercedes 4. kapu bejáró út					
20	SMP bejáró út					
21	Barényi Béla út					
27	Mercedes 1. kapu					
30	AXON					
31	Nissin Foods					
32	Momofuku utca					
33	Univer					
34	Raktár utca					
40	Vasútállomás					


**Fordulódó:** Az összesített utazási igényektől függően 19-40 perc. Kérjük, hogy utazásukat ennek figyelembe vételével tervezzék.


**Figyelem!** A járat csak akkor indul el, ha arra utazási igény van, valamint csak azokat a megállóhelyeket érinti, amelyek viszonylatában az előzetes utazási igény rögzítése megtörténik.

Utazási igényét a [www.keko.hu/drt](http://www.keko.hu/drt) internetes oldalán, legkorábban 7 nappal, legkésőbb 3 órával a járat indulása előtt rögzítheti.




Kérjük kövesse nyomon hireinket a [www.keko.hu](http://www.keko.hu) oldalon.





Co-funded by  
the European Union



A magyar partner részvétele a projektben a Magyar Állam társfinanszírozásával valósul meg.

1. ábra: A 148-as igényvezérelt autóbusz menetrendje (Érvényes: 2025. június 1-től 2025. november 30-ig.).

### 1.2.2.) Igénylés

A kidolgozott igényvezérelt szolgáltatásnak két pillére volt. Egyrészt, a járat csak abban az esetben indult el, ha arra, a Közlekedésszervező hivatalos honlapján elérhető DRT bejelentő felületen keresztül utazási igény érkezett. A felületen történt regisztrációt követően nyílt lehetőség járat foglalására, megadva az utazás dátumát, a kiválasztott menetrendi indulási időt, a felszálló és leszálló megállóhelyeket, illetve egyéb igényeket (babakocsi, kerekesszék). Az utas megkapott egy egyszer használatos négyjegyű utazási kódot, amelyet a felszálláskor be kellett diktálnia, vagy fel kellett mutatnia a járművezető részére, igazolva ezzel a foglalását. A járművezető pedig ez alapján tudta leigazolni az utazás megvalósulását.

Másrészt az elindított járatok az opcionálisan igénybe vehető megállók közül csak azokat érintették, melyekre az adott járaton fel- vagy leszállási igény érkezett. A 148-as autóbusszjáratok tehát mind a megállóhelyek érintésében, mind menetidőben ún. félig rugalmas (semi-flexible) közlekedési módot nyújtottak. Foglalásra nem a helyi autóbushálózaton rendelkezésre álló bármely megállóból bármely megállóba, hanem csak a 148-as autóbusszvonalon meghatározott megállók tekintetében volt lehetőség,

### 1.2.3.) Kapcsolódó forgalomszervezési tényezők

Az igényvezérelt járatok foglalására rendelkezésre álló „időablak” a Vasútállomásról történő menetrendi indulási időhöz képest három órával előbb lezárult, melyre forgalomszervezésileg volt szükség. Egyrészt az útvonal-kombinációk közt voltak olyanok, melyek fordulóideje meghaladta a követési időt (azaz több, mint 30 perc alatt ért volna körbe a járat). Ha tehát két, egymást követő járatra egyaránt történt volna foglalás, melyből a korábban induló nem tud 30 percen belül megfordulni, akkor a forgalmi szolgáltatnak járművet kellett volna cserélnie. Másrészt a vonalon rendszeresített jármű Mercedes-Benz Sprinter, midi kiserelésű autóbussz volt, amely nem rendelkezett kerekesszékes és babakocsi férőhellyel, illetve rámpával, azaz felmerülő speciális igény esetén is szükséges lett volna járműcserére az autóbusszvonalon.

### 1.2.4.) Meghirdetés

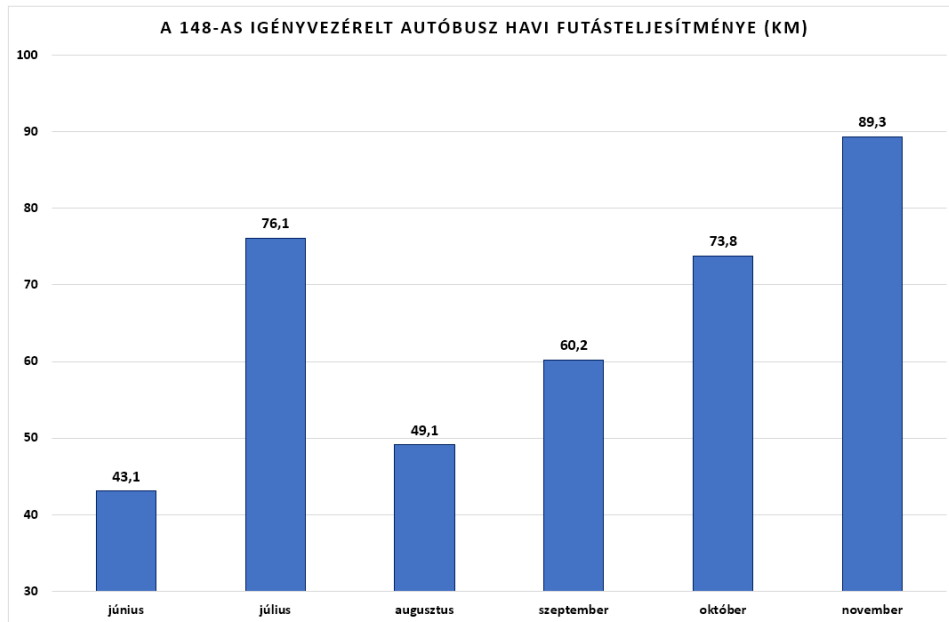
Az igényvezérelt szolgáltatás elindulását a Közlekedésszervező meghirdette a honlapján, a hivatalos közösségi média oldalain (Facebook, Instagram, Tiktok, LinkedIN), valamint az indulás előtt, 2025. május 20-án történt sajtótájékoztatón is. Rendszeresen kommunikáció történt az utasközönség felé az igényvezérelt autóbusszvonal létrejöttével, működésével, használati feltételeivel kapcsolatban, valamint arról is, hogy a szolgáltatás a meglévő, érvényes díjtermékekkel igénybe vehető, külön autóbusszjegyre nincs szükség.

A pilot projektről annak létrejöttékor, valamint a hat hónapos üzemeltetési idő alatt is több alkalommal az érintett nagyfoglalkoztatók is teljeskörű tájékoztatást kaptak, azzal a kéréssel kiegészítve, hogy munkájuk során a Közlekedésszervező által a részükre bocsájtott tájékoztatókat a munkavállalók és állásinterjúra érkezők utazással kapcsolatos tájékoztatása céljából népszerűsítsék.

## 2.) Eredmények, tapasztalatok

Az igényvezérelt 148-as jelzésű autóbussz a kötött időpontú és időtartamú, hat hónapos tesztüzem alatt összesen 391,6 km-et tett meg. A nyári – szabadságolások és leállások miatt gyengébb – időszak és az előre nem tervezhető igénybevétel miatt az adatok havi bontásban egymástól eltérőek. Az augusztusi regressziót követően a futásteljesítmény hónapról hónapra nőtt, a legmagasabb értéket a záró hónapban érte el, 89,3 km-el (2. ábra).

A teljes futásteljesítmény a 148-as autóbussz menetrendjében meghirdetett elméleti maximális futásteljesítménynek mindössze 1,71%-a lett.



2. ábra: A 148-as jelzésű igényvezérelt autóbusz futásteljesítménye, 2025. június és 2025. november között, havi bontásban.

A hat hónapos tesztüzem alatt összesen 37 járat indult, melyre 39 foglalás érkezett, összesen 51 utas részvételével. A meghirdetett megállóhelyek közül a Vasútállomásról vagy Vasútállomásig:

- Mercedes 1. kapu megállóhelyre 22 alkalommal,
- Nissin Foods megállóhelyre 16 alkalommal,
- Mercedes 2. kapu megállóhelyre 2 alkalommal,
- Momofuku utca megállóhelyre 1 alkalommal történt utazás regisztrálás és igénybevétel.

Az utasszámokból kiemelkedik a Mercedes 1. kapu és Nissin Foods megállóhelyek, ahol olyan utasok vették igénybe a járatokat, akik a megszokott munkarendtől eltérően, gyakori jelleggel, de nem napi szinten keresték fel munkahelyüket.

A tény utazási adatokban a nagyfoglalkoztatók részéről megfogalmazott előzetes igények nem tükröződtek vissza, figyelembe véve azt is, hogy elszórt, de egyre növekvő számú igényről van szó. Az igényvezérelt járatok alacsony kihasználtsága annak ellenére volt váratlan, hogy a rendszeres, de igény szerint közlekedő közösségi közlekedési kiszolgálást több nagyfoglalkoztató is támogatta és kommunikálta tovább munkája során a munkavállalók és állásinterjúra érkezők felé.

A Közlekedésszervező felé a nagyfoglalkoztatók részéről nem érkezett visszajelzés a szolgáltatás működtetése során problémáról.

A pilot projekt az elszórt, iparterületi igényeket célzott kiszolgálni, kifejezetten az ingázó munkavállalókra összpontosítva. Az iparterületeken alapvetően koncentrált az utazások ideje, iránya. Az alapmenetrendben rendelkezésre álló menetrend szerinti járatok a műszakváltós időszakokra, illetve az irodai munkarendhez igazítottan közlekednek, egyéb időszakban a terület forgalma elenyésző, illetve a meglévő menetrendi járatokkal kezelhető.

A tapasztalatok alapján a pilot keretein belül az atipikus munkarendben dolgozók körében volt népszerűbb a kialakított igényvezérelt szolgáltatás, azok körében, akik egyszeri igénynél többször, de napi igénybevételnél ritkábban közlekednek a Vasútállomás és a cél megállóhely között. Akik azonban pl. álláskeresőként egyszeri felhasználók lennének, azok a munkavállalók utazástervezésük során az egyéni közlekedést helyezték előtérbe.

A Közlekedésszervező által személyes kikérdezésen alapuló felmérés azt mutatja, hogy az igényvezérelt szolgáltatás megítélése az igényvezérelt járatokat használók számára pozitív, hiszen a foglalásra alapuló közvetlen szolgáltatás időtakarékos, ugyanakkor normál helyi tarifával igénybe vehető, kiszámítható és biztonságos. Egyetlen hátrányként a hosszú, háromórás foglalási ablakot említették meg, de még az is elfogadható kompromisszum volt a nyújtott plusz szolgáltatásért cserébe.

### 3.) Összefoglalás

A megvalósult pilot projekt eredményei kapcsán a lakóterületekre (kertvárosok, ritkán lakott városrészek, stb.) vonatkozóan nem tudunk hosszú távú következtetést levonni, ugyanakkor az általános tapasztalat alapján mégis megfontolás tárgyát képezheti az ilyen és ehhez hasonló szolgáltatás jövőbeni fenntartása.

Az igényvezérelt szolgáltatás bevezetésének és sikeres üzemeltetésének több alapfeltétele van:

- A menetrendet úgy kell kialakítani, hogy kellően rugalmas legyen az igények leadása és a forgalom megszervezése számára.
- Az utasnak kellően nyitottnak kell lennie az új közlekedési módra, annak jellegéből adódó feltételeire (meg kell előzetesen rendelni, csak akkor indul el, ha igény keletkezik rá, stb.)
- Fel kell készülni a technológiai háttérre (telefonos bejelentés, online járatfoglalás, az autóbuszvezetők fedélzeti számítógépén a járatok megjelenítése, utastájékoztató, stb.).

Fontos szempont ugyanakkor, hogy az igényvezérelt szolgáltatás bevezetése nem minden esetben eredményez jelentős működési költségmegtakarítást a menetrend szerinti közlekedéshez képest. Amennyiben az igénybejelentés határideje rövid – például a járatindulást megelőző egy órán belüli – az autóbuszt és az autóbuszvezetőt a szolgáltatás biztosítása érdekében rendelkezésre kell tartani. Ebben az esetben a menetrend szerinti járatokhoz képest érdemi megtakarítás elsősorban az üzemanyag-felhasználásban jelentkezhet, míg a jármű- és humánerőforrás-költségek továbbra is természetesen fennállnak. Ennek következtében az igényvezérelt szolgáltatás gazdaságossága elsősorban alacsony kihasználtságú időszakokban, illetve ritkábban lakott területek kiszolgálása esetén jelentkezhet kedvezőbben, különös abban az esetben, ha ezzel eszköz és/vagy humánerőforrás költség ténylegesen megtakarítható.

Az igényvezérelt közösségi közlekedés nem csupán technológiai újítás, hanem szemléletváltás is a mobilitás tervezésében. A hangsúly a kínálatközpontú megközelítésről az utazási igények igény alapú, adatvezérelt kiszolgálására helyeződik át, ami hatékonyabb erőforrás-felhasználást és nagyobb szolgáltatási rugalmasságot eredményezhet.

Ugyanakkor a rendszer sikeres működtetése integrált tervezést, megfelelő szabályozási környezetet, a hagyományos közösségi közlekedéssel való szoros együttműködést, az utasok részéről pedig a modern utazási preferenciákra való nyitottságot igényli. A jövő mobilitási modelljében az igényvezérelt megoldások nem feltétlenül váltják ki a fix menetrendi szolgáltatásokat, hanem azok kiegészítőjeként járulhatnak hozzá egy fenntarthatóbb, inkluzívabb és utasbarát közlekedési rendszer kialakításához.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a Közgyűlés és Szervei Szervezeti és működési Szabályzatáról szóló 13/2024. (X.8.) önkormányzati rendelete 2. mellékletének 6.5.1. pontja alapján a bizottság ellenőrzi a feladat vagy hatáskörét érintő közgyűlési és bizottsági döntések végrehajtását.

Kérem a Tisztelt Bizottságot, hogy szíveskedjen a beszámolóban foglaltakat megtárgyalni és a határozat-tervezet szerinti döntését meghozni.

**Kecskemét, 2026. június 8.**

**Dr. Homoki Tamás „s.k.”  
alpolgármester**

## HATÁROZAT-TERVEZET

**...../2026. (VI.16.) MVB. számú határozat**

**Beszámoló a 2025. június 1-től november 30-ig próbajelleggel működtetett igényvezérelt autóbuszjáratok üzemeltetésével kapcsolatban**

A bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 10267-2/2026. számú beszámolóját és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült beszámolót elfogadja.