



KECSKEMÉT KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE FELÜLVIZSGÁLAT

2026. május



Kecskemét

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE FELÜLVIZSGÁLAT

Megbízó:

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata

Készítette:

Mobilissimus Kft.



Budai Panna | Együd Marcell | Gertheis Antal | Petrovác Rita | Dr. Szele András

2026. május



TARTALOM

Tartalom	4
1 Vezetői összefoglaló	7
2 Bevezetés.....	8
3 Helyzetértékelés	9
3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	9
3.2 Vizsgált terület bemutatása	24
3.2.1 Településszerkezet.....	24
3.2.2 Domborzat, zöldfelületek és éghajlati viszonyok	25
3.2.3 Forgalomvonzó létesítmények.....	26
3.2.4 A kerékpáros közlekedés szerepe	28
3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete	31
3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága	31
3.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények	52
3.3.3 Értékelés és problématerkép	55
3.4 Közbringa	58
3.5 Szervezeti-működési háttér	58
3.6 A fejlesztési terület kijelölése.....	60
4 A fejlesztési lehetőségek felmérése	61
4.1.1 Az országos, regionális, megyei és helyi fejlesztési dokumentumok vizsgálati területre vonatkozó megállapítások bemutatása	61
4.1.2 Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervhez való illeszkedés	62
4.1.3 Kapcsolódás a területet érintő OTRT, NKS, OKKHT és egyéb kerékpáros nyomvonalakhoz	62
4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....	63
4.2.1 A településszerkezetből, domborzati és klimatikus viszonyokból fakadó kötöttségek, nehézségek bemutatása.....	63
4.2.2 A célállomások és forgalomgeneráló létesítmények, főbb kibocsátó területek elhelyezkedésének várható változása.....	63
4.2.3 A kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei	64
4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei.....	65
4.3.1 A hatályos műszaki előírások alapján a fejlesztési lehetőségek felmérése	65
4.4 A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálás bevezetésének lehetőségei	72
5 A tervezett fejlesztések bemutatása	73
5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	73

5.1.1 Hálózati alapvetések (prioritási sorrendben).....	73
5.1.2 A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei	75
5.1.3 Külső kapcsolatok új létesítményei.....	80
5.1.4 A belső kapcsolatok új létesítményei.....	82
5.1.5 A területi jellegű forgalomcsillapítások felülvizsgálata, kiterjesztése	85
5.1.6 A parkolási rend átalakításának lehetőségei, az áruszállítás és árufeltöltés konfliktushelyei	85
5.1.7 Szabadidős útvonalak	86
5.1.8 A baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése	88
5.1.9 Kerékpárparkolás.....	89
5.1.10 Multimodalitás	90
5.1.11 Kerékpármegosztó szolgáltatás	90
5.1.12 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer	91
5.2 Szervezeti-működési háttér.....	92
5.2.1 Kerékpáros koordináció.....	92
5.2.2 Infrastruktúra fenntartása és üzemeltetése	92
5.2.3 Kísérő intézkedésekkel kapcsolatos feladatok.....	92
5.3 Rendszeres kerékpáros adatgyűjtés bevezetése	93
5.4 Kísérő intézkedések.....	94
5.4.1 Szemléletformálás	94
5.4.2 Oktatás, képzés	95
5.4.3 Események, rendezvények	97
6 Megvalósítás	98
6.1 Ütemezés	98
6.1.1 Rövidtáv.....	98
6.1.2 Középtáv.....	99
6.1.3 Hosszútáv	100
6.1.4 Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati terve	101
6.2 Források.....	102
6.2.1 Állami források	102
6.2.2 Európai uniós források	102
6.2.3 Magánforrások	104



ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Kecskemét és más hasonló városok motorizációs trendje 2010-2024 között (forrás: KSH)	8
2. ábra: Kecskemét és térsége az Országos Területrendezési Terven.....	11
3. ábra - Részlet Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve térségi szerkezeti tervlapjáról	14
4. ábra: Területrendezési tervi nyomvonalak Kecskemét környékén.....	15
5. ábra: A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat meglévő, épülő és tervezett elemei	16
6. ábra: Kecskemét 2011-es (forrás: Kecskemét Kerékpárforgalmi Hálózati Terve) és 2025-ös kerékpárhálózata.....	17
7. ábra: A Közlekedési Koncepció kerékpáros tervlapja (Forrás: Kecskeméti Közlekedési Koncepció 2025)	23
8. ábra: Kecskemét funkcionális várostérsége	24
9. ábra: Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek.....	26
10. ábra: A Kecskemétre tartók forgalmai a reggeli csúcsórában a Telekom cellainformációi alapján	27
11. ábra: Kecskemét városrészeinek Belvárosi irányú kibocsátása és vonzása a reggeli csúcsidőszakban	27
12. ábra: A Kecskeméten dolgozók és tanulók módválasztási megoszlása (Forrás: KSH 2022. évi népszámlálás)	28
13. ábra: Leggyakoribb közlekedési mód országos szinten településenként 2022-es népszámlálás alapján.....	29
14. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt és javasolt útvonalak hőtérképe	29
15. ábra: Közlekedési céllal kerékpározók: Mely hónapokban használ legalább hetente kerékpárt? (Magyar Kerékpárosklub, 2022).....	30
16. ábra: Kecskemét Strava hőtérképe (Forrás: Strava).....	30
17. ábra: Kecskemét kerékpáros forgalma (2011)	31
18. ábra: Kerékpáros forgalom nagyság 2016 (Forrás: Kecskeméti Fenntartható Mobilitási Terv 2016)	32
19. ábra: Kerékpárforgalom Kecskeméten 2024-ben (Forrás: Kecskeméti Közlekedési Koncepció 2025).....	32
20. ábra: Átlagos Napi Forgalom (ÁNF) a kecskeméti közúthálózaton (Egységjármű/nap)	33
21. ábra: Az országos közutak nehézgépjármű-forgalma	34
22. ábra: Közúti sebességek Kecskeméten a reggeli csúcsidőszakban a közlekedési koncepcióhoz készült forgalmi modell alapján	35
23. ábra: Megengedett sebességek Kecskeméten.....	35
24. ábra: Sebesség- és forgalomcsillapított övezetek Kecskeméten.....	36
25. ábra: Kerékpáros nyom a Czollner közben.....	37
26. ábra: Belső Máriahegy közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)	37
27. ábra: Vacsiköz közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)	38
28. ábra: Felsőszéktő közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)	39
29. ábra: Alsószéktő közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT).....	39
30. ábra: A Szolnoki úti aluljáró keleti bejárata.....	40
31. ábra: A Boróka utcai felüljáró előtt 60 km/h sebességkorlátozás és "kerékpárosok" veszélyt jelző tábla kísérli meg biztonságosabbá tenni az átkelést.....	42
32. ábra: Kerékpározhatóság szempontjából vizsgált csomópontok Kecskeméten	43
33. ábra: A Kápolna utca – Széchenyi körút csomópont.....	43
34. ábra: Bonyolult vonalvezetésű, de működő kerékpárút a Dobó István körút-Petőfi Sándor utca csomópontban	44
35. ábra: Az Árpád körút - Petőfi Sándor utca csomópont	44
36. ábra: Fejlesztendő akadálymentesség a Műkerti sétánynál.....	44
37. ábra: Nyíri út - Széchenyi körút csomópont.....	45
38. ábra: A Nyíri út - Akadémia körút csomópont.....	45
39. ábra: Vacs köz Bethlen körúti csatlakozása.....	45
40. ábra: Béke fasor - Géza fejedelem körút kerékpáros átvezetés hiánya	45
41. ábra: Kerékpárút-hálózat Budai út - Bethlen körút csomópont környékén (Forrás: OpenStreetMap)	46

42. ábra: A Nyíri út - Akadémia körút csomópont	46
43. ábra: Megfelelő kerékpáros átvezetés a Károly Róbert körút - Budai út csomópontban	46
44. ábra – Kecskemét egyirányúsított utcái	47
45. ábra: Kerékpáros balesetek Kecskeméten 2020.07.01-2024.06.30. között (forrás: Webbal)	49
46. ábra: Kecskemét súlyos kerékpáros baleseteinek területi képe (forrás: KHT, 2014)	50
47. ábra: Belvárosban felmerülő kerékpártámasz igények.....	51
48. ábra: Hetényegyházi vasútállomáson található B+R installáció.....	51
49. ábra: Kecskemét kerékpározhatósága.....	53
50. ábra: Szolnoki úti szakasz (Forrás: TOP Plusz projekt dokumentum)	54
51. ábra: Nyíri úti szakasz (Forrás: TOP Plusz projekt dokumentum)	54
52. ábra: Vadaskert - Főtér útvonal(Kecskemét MJV Önkormányzata)	54
53. ábra: Kecskemét jelenlegi kerékpáros hálózatának értékelése	56
54. ábra: Kecskemét jelenlegi problématérképe.....	57
55. ábra: A fejlesztésért, üzemeltetésért felelős állami, önkormányzati intézményrendszer, valamint a kerékpáros közlekedés ill. kerékpáros turizmus területén aktív civil szervezetek.....	59
56. ábra: Kecskemét meglévő kerékpárhálózatának értékelése	65
57. ábra: A BKK által havonta az érdeklődők számára közzétett BudapestTrend kerékpáros elemzése (forrás: BKK Budapesttrend 2025. augusztus).....	72
58. ábra: Mobil kerékpárszámláló (Forrás: https://www.eco-counter.com/produits/tubes-en/tubes-2/)	72
59. ábra: Kecskemét meglévő kerékpáros hálózatának értékelése	73
60. ábra: 7 méter burkolatszélességű, kis forgalmú utcák lehetséges kerékpárosbarát átalakítása	77
61. ábra: A budapesti Podmaniczky alagút egyik bejárata (forrás: I bike Budapest)	77
62. ábra: a Bem utcai nyitott kerékpársáv jelenlegi kialakítása	77
63. ábra: Műkerti sétány lehetséges kialakítása.....	77
64. ábra: Fejlesztendő csomópontok Kecskeméten	79
65. ábra: Boróka utcai felüljáró lehetséges ideiglenes kialakítása.....	80
66. ábra: Mintakeresztszelvény az Irinyi utca tervezett kialakításáról (Vonalvezető Kft.)	82
67. ábra: A Kiskunfélegyházi úti felüljáró lehetséges kerékpárosbarát átalakítása	83
68. ábra: Lehetséges kerékpáros átvezetés a Könyves Kálmán körút - Korhánközi utca csomópontban.....	83
69. ábra: Nyitott kerékpársáv kialakítása osztóvonal nélkül személygépjármű-forgalom esetén (Útügyi Műszaki Előírás).....	84
70. ábra: A Csongrádi utca lehetséges kialakítása	84
71. ábra: Úthálózat jelenlegi sebességhatárok.....	85
72. ábra: Lehetséges jövőbeli forgalomcsillapított övezetek.....	86
73. ábra: Műkertváros szabadidős kerékpárútvonal lehetőségei.....	87
74. ábra: Kecskemét kerékpáros konfliktustérképe	88
75. ábra: Példaértékű kerékpártároló Dániában, a kerékpártárolás két szinten történik, a tetőn természetes növényzet kapott helyet.....	89
76. ábra: A Bejárható Magyarország útbaigazító táblarendszer elemei	91
77. ábra: Autómentes nap Kecskeméten (Fotó: Kanalas Imre)	94
78. ábra: Munkahelyi mobilitástervezés - a HR új minősége (SASMOB Szeged)	94
79. ábra: SASMOB Szeged kitelepülés és plakát (Szeged, Dugonics tér)	95
80. ábra: Teherkerékpár-bemutató Szarvason	95
81. ábra: Magyar és nemzetközi példák minimum előzési oldaltávolságra figyelmeztető jelzőtáblákra lakott területen kívül (lehetőség szerint sebességcsökkentéssel kombinálva).....	95
82. ábra: Gyakorlati kerékpáros oktatás (Szarvas).....	96
83. ábra: Térségi kerékpáros térkép javasolt túraútvonalakkal (Szarvas és környéke)	96
84. ábra: Települési kerékpáros térkép (Szarvas-Békésszentandrás)	96



85. ábra: Térségi kerékpártúra (Szarvas-Békésszentandrás).....97

86. ábra: Kerékpártúra-javaslat a természetjaro.hu oldalon Sülysáp-Monor környékéről97

87. ábra: Kecskemét: kerékpáros fejlesztéseinek rövidtávú terve (Tervezendő: A pontos nyomvonal kialakítása komoly tervezési, társadalmasítási lépéseket igényel)98

88. ábra: Kecskemét kerékpáros fejlesztéseinek középtávú terve99

89. ábra: Kecskemét kerékpáros fejlesztéseinek hosszútávú terve100

90. ábra: Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati terve100

91. ábra:Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati terve101

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete kerékpáros közlekedésének helyzetét és a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, majd ezek alapján javaslatot tegyen a fejlesztésekre, hogy minél többen választhassák nyugodt szívvel mindennapi városi közlekedési eszközként a kerékpárt.

A kerékpározás jelenlegi helyzete a városban

Kecskeméten a kerékpározás részaránya a közlekedésben (munkába/iskolába járás) a 2022-es népszámlálás alapján 10,6%. Bár ez elfogadható érték, érdemes figyelembe venni, hogy az arány 2011-ben még 15% volt. A város adottságai (domborzati viszonyok, kedvező klíma) ennél magasabb arányt indokolnának.

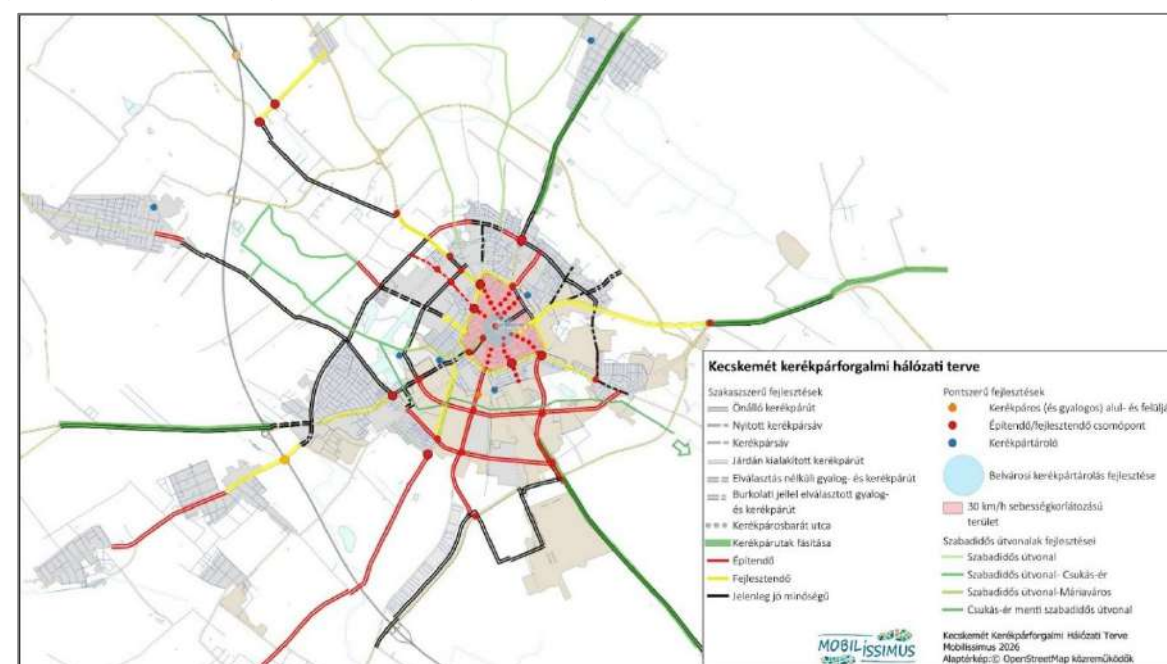
A jelenlegi kecskeméti kerékpáros hálózat fő jellemzői:

- Kecskemétnek van kerékpáros hálózata, amelynek vannak kimondottan jól megépített elemei és szakaszai. A Szabadság tér gyalogos-kerékpáros zónája, a Királyok körútja mentén húzódó kerékpáros útvonal, a Nyíri út-Akadémia körút csomóponti kialakítása (leszállítva a küszöböket), a nagykőrösi kerékpárút külsőségi szakaszai, a 44. főút alatti kerékpáros aluljáró vagy a Ladánybenei út kerékpárútja bármelyik európai városban megállná a helyét.
- Kimondottan jól működik a gyalogosok és a kerékpárosok együttélése az egyébként nagy számú vegyes forgalmú infrastruktúrán, ahol ehhez megfelelő szélesség áll rendelkezésre (belváros gyalogos-kerékpáros zónája, korszerű elválasztás nélküli létesítmények).
- A Nagykörúton belüli terület egészében ma is jól biciklizhető, jól átjárható, a Kiskörúton azonban hiányoznak átvezetések.
- A legnagyobb kihívást a hálózat folytonossága jelenti, különösen a legfontosabb csomópontoknál való átvezetésekénél.
- Több helyszínen alacsony műszaki színvonalú megoldások találhatók; gyakori például, hogy keskeny járdákon kerül kijelölésre a kerékpáros közlekedés számára szolgáló felület.
- A vasútvonalak és az M5 autópálya komoly akadályt képeznek, elvágva az egyes városrészeket egymástól. Az ezeken való minőségi átvezetés fontos cél.
- A déli városrészek belső kerékpáros hálózata és a Belvárossal való kapcsolata fejlesztendő.
- A Nagykörúton kiépített/kijelölt kerékpáros elemek egy része korlátozottan alkalmas kerékpáros forgalom lebonyolítására.
- A legnagyobb növekedési potenciál a fehérgalléros (irodai) munkavállalók kerékpározásának növelésében van, aminek megvalósításához a Belváros és a hozzá kapcsolódó, sűrűn lakott városrészek (Széchenyiváros, Bethlenváros, Hunyadiváros) kapcsolatainak további fejlesztése szükséges, illetve ehhez csatlakozóan egy jól kiépített szabadidős hálózat létrehozása.
- Szükséges több adatot gyűjteni a kecskeméti kerékpáros forgalomról, a megépült infrastruktúráról és a kerékpártárolás jellemzőiről.

Kecskemét számára a legfontosabb egy egységesen magas minőségű, ténylegesen is összefüggő városi gerinchálózat kialakítása, belvárosi központtal. A kerékpározás népszerűségét úgy lehet növelni, ha a jó hálózat és annak minőségi kiegészítői (tárolás, útirányjelzés, szabadidős elemek stb.) kínálati oldalról vonzóvá teszik. Ehhez az is szükséges, hogy a város prioritásai között a kerékpáros fejlesztések az elsők között szerepeljenek.

Fejlesztési prioritások

- A meglévő hálózat hiányzó kulcselemeinek kiépítése:** A legfontosabb hiányzó csomóponti átvezetések (Könyves Kálmán körút-Kiskőrösi út, Kuruc körút-Csongrádi utca stb.) megépítése és a legforgalmasabb létező szakaszok (Budai út, Irinyi utca stb.) minőségének fejlesztése. Ezzel összefüggő hálózat jön létre, amelyet már érdemes továbbfejleszteni, kiterjeszteni.
- A Belváros kerékpárosbarát átalakítása:** A Belváros a kecskeméti kerékpározás központja. A belvárosi sugárirányú utak (Kaszap utca, Csongrádi utca, Kápolna utca például) kerékpárosbarát átalakítása, az egyirányú utcák rendszerének teljes körű felülvizsgálata, a közúti forgalom lelassítása és új kerékpártárolók telepítése a ma is jól működő biciklis központot még jobban használhatóvá teszi.
- Városi főterengelyek létrehozása:** Széchenyiváros, Vacsihegy és Hunyadiváros minőségi, biztonságos és kapacitív belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút kerékpáros összekötése és az Izsáki út külső szakaszán minőségi kerékpáros infrastruktúra építése a várost kerékpárral átjárhatóvá, az egyes városrészeket megközelíthetővé teszi.
- Szabadidős útvonalak kialakítása:** A szabadidős célú kerékpározás feltételeinek megteremtése érdekében három ilyen vonal kialakítása javasolt: az első a Belváros-Máriaváros között, a második ehhez kapcsolódva egy Csukás-ér menti szabadidős kör építése, végül pedig a harmadik Vacsihegyen keresztül a Kecskeméttől északra elterülő természetközeli terület feltárására. Itt a biztonság, az árnyékolás és a pihenőhelyek építése alapvető. Továbbá a szabadidős célokat szolgál a Műkertvárosban található turisztikai vonzerőket hálózatos jelleggel összekötő turisztikai célú kerékpáros útvonal is.
- A déli városrészek belvárosi bekötése:** A déli városrészek kerékpáros városi bekötése (Könyves Kálmán körúti kerékpárút építése, Kiskunfélegyházi út, Halasi út, Boróka utcánál az M5 autópálya keresztezhetősége) forrásigényes, de szükséges fejlesztési lépések.
- Városi kerékpártárolás fejlesztése:** Sürgető a tárolási hiányok korszerű módon történő pótlása (uszoda, belváros, vasútállomás), a kerékpárparkolási igények és lehetőségek felmérése és a minőségi kerékpártárolási lehetőségek kiépítése Katonatelep, Hetényegyháza és Méntelek vasúti megállóhelyeken.
- A szomszédos települések felé vezető kerékpárutak kiépítése:** Ez a lépés különösen Ballószög és Helvécia felé fontos, de aktuális a meglévő vonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása is. A hálózati elemek építésén túl nagy szerepe van a járművön való kerékpárszállítás fejlesztésének, az agglomeráció vasúttal rendelkező településein B+R tárolók építésének, Ladánybene és Lajosmizse bekötésének is.





2 BEVEZETÉS

Kecskemét és a kerékpározás

Kecskeméten a kerékpározásnak komoly hagyományai vannak, a Belvárosban vagy az Izsáki úton járva kimondottan sok kerékpárost lehet látni. A helyi kerékpározásban éppen egy átmeneti időszak zajlik le a szemünk előtt: a korábban meghatározó idősebb korosztály korából fakadóan és a növekvő közúti forgalom miatt is lassan egyre kevésbé jelenik meg, a fiatalok és középkorúak körében pedig a kerékpárnak egyre komolyabb kihívója akár a rövid utazásoknál is a személygépkocsi. A kerékpározás közlekedés jelenlegi 10,6%-os részaránya (a 2022-es népszámlálás alapján) nem rossz, de nem is kiemelkedően jó Magyarországon, hasonló méretű városokban ennél magasabb arány figyelhető meg (például: Szeged 15,8%, Szombathely 13,2%), a város adottságai ennél érdemben magasabb részarányra predesztinálják Kecskemétet. Ebben a helyzetben egy koncepcionálisan megalapozott, jól kommunikált, látványos fejlesztéseket is tartalmazó, valamint ténylegesen jól használható kerékpárhálózati terv és annak megvalósítása lehet az egyik kulcs az előrelépésre.

A városnak a tradíciók mellett kimondottan jó adottságai is vannak: a település sík, az időjárás is kedvező. A másik oldalról viszont a várost felszabdoló vasútvonalak nehéz átjárhatósága, a nagy közúti forgalom, Kecskemét lakosságának jóléte és ebből következően az autós közlekedés folyamatos térnyerése, valamint a szemlélet lassú változása valódi akadály a kerékpározás terjedése előtt a városban. Állításunk szerint a közeli jövőben elsősorban a szabadidős és a fehérgalléros kerékpáros igényeket kell kielégíteni a városban, mert ebben rejlik a legnagyobb potenciál.

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatosan sok tévhit él az emberekben, különösen azokban, akik nem bicikliznek rendszeresen. Az egyik ilyen tévhit, hogy a kerékpárosoknak a mellékutakban kell haladniuk, mert ott vannak biztonságban. Azonban, ha az utazási célpontok a forgalmas utcákon vannak, akkor a kerékpárosok így is, úgy is meg fognak jelenni a főutakon. A kerékpárosok helye a számukra legrövidebb, biztonságos útvonalon van és nem a járdán vagy a mellékutakban, ahogyan ez a valóságban is történik. Az természetes igaz, hogy a nagy forgalom és különösen a jelentős teherforgalom valódi kockázat, de nagyszerű példák vannak arra, hogy bonyolultnak, veszélyesnek látszó csomópontokban nagy közúti és kerékpáros forgalom mellett is magas minőségű, biztonságos működés biztosítható (például Szegeden az Oskola utca).

A feladat

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata az útmutató szerint: „A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete, de minimálisan a felhívással összhangban kijelölt beavatkozási terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.”

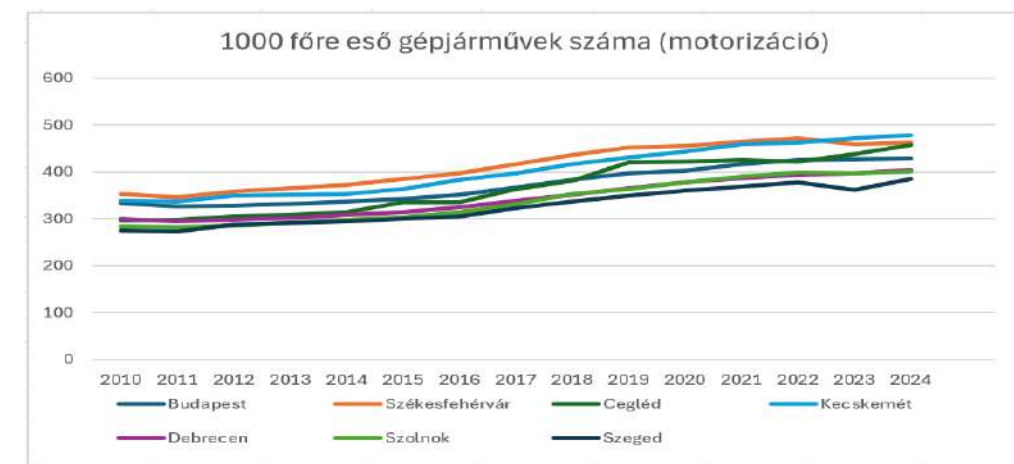
Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati terve a TOP Plusz felhívás mellékletét képező *Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése* című útmutatónak megfelelő tartalommal készült: először értékelésre kerültek a már létező tervek (országos, megyei, települési), majd a vizsgált terület bemutatása következik. Itt a településszerkezet, a domborzat, a forgalomvonzó- és kibocsátó helyek és az éghajlat mellett a kerékpáros közlekedés aktuális szerepének vizsgálata a legfontosabb rész. Elemzés tárgya a város kerékpáros baleseti helyzete, a kerékpárparkolás és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények is.

A kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) felülvizsgálatát nagyban támogatta, hogy a 2014-ben készült előző KHT színvonalas anyag volt, számos javaslata meg is valósult, illetve hogy 2025 végén elfogadott kecskeméti Közlekedési

Koncepció komoly vizsgálatokat folytatott le, érdemi döntések születtek és meghatározásra kerültek a fő fejlesztési irányok a kerékpáros közlekedés jövőjét illetően is. A KHT-val egyidőben és egy műhelyben készült Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) felülvizsgálata is. A két terv között számos fontos kapcsolódás van, amelyeket a tervezők ki is használtak.

Mobilitási trendek

Az elmúlt évtizedben Kecskeméten és környékén a gépjárműállomány robbanásszerű növekedése alapvető folyamat volt. A folyamatos motorizációs növekedés és az erős autós dominancia olyan helyzetet teremtett, mely sem környezeti, sem gazdasági szempontból nem fenntartható. A 2012-2020 közötti gazdasági prosperitás teljesítette ki ezt az állapotot: soha nem volt még annyi autó Kecskeméten és soha nem használták azokat annyit, mint a 2010-es évek végén. A COVID-járvány hatásai és a gazdasági problémák a közúti közlekedésben eddig még nem hoztak enyhülést, 2025-ben nagyjából a járvány utáni szinten vannak a mobilitási igények és a közúti forgalom, de a gazdasági növekedés várható beindulásával az autózás újabb komoly lendületet fog kapni – és ebben a helyzetben értékelődik fel igazán egy jó kerékpáros hálózat. Az 1. ábra tanúsága szerint 2010 után Magyarország nagyobb városaiban is igen jelentős gépjárműszám-növekedés zajlott le, amely folyamatban Kecskemét 2024-ben élre tört: az 1000 lakosra jutó közel 500 jármű azt jelenti, hogy minden második kecskemétinek van autója, azaz egy átlagos családra egynél több autó jut.



1. ábra: Kecskemét és más hasonló városok motorizációs trendje 2010-2024 között (forrás: KSH)

Az autó kényelme, biztonsága, rugalmassága egy Kecskemét méretű városban bármely más közlekedési móddal szemben versenyképes, különösen ameddig a közúti közlekedés okozta problémák (torlódások, parkolási feszültségek) ezt a versenyelőnyt ki nem kezdik. Jelenleg a hazai életmód és közlekedési kultúra is egyértelműen az autózást támogatja. Jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv felülvizsgálatának ambíciója, hogy megalapozza Kecskeméten a kerékpározás gyors és maradandó növekedését, a városban a kerékpár természetes, jól működő közlekedési eszközzé váljon, és a hálózat fejlesztései legyenek a kerékpáros közbeszéd központi témái.

Kecskemét autós város, miközben a Belvárosban és a közeli lakóterületeken komoly igény van a kerékpározásra is, amihez a városnak komoly tradíciói és jó adottságai is vannak. Az önkormányzat tudatos elhatározása, hogy jól járható kerékpárforgalmi hálózatot alakítson ki a városban, lehetővé tegye a szabadidős kerékpározás igényeinek kielégítését, és a szomszédos településekre való biztonságos eljutást is.

3 HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1 MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK BEMUTATÁSA

A tervezés során figyelembe vettük az alábbi kapcsolódó közlekedési, közlekedésfejlesztési stratégiákat, koncepciókat, hálózati terveket, valamint település- és területfejlesztési dokumentumokat, illetve terület-, és településrendezési terveket:

- Európai uniós dokumentumok:
 - Zöld Könyv
 - Fehér Könyv
 - Európa mozgásban - Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés
 - Az Európai Zöld megállapodás
 - A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020)
 - „Irány az 55%!” (2021)
 - Az EU 2021-2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete (2021)
 - Kerékpározásról szóló Európai Nyilatkozat (2023)
- Országos, vármegyei és agglomerációs tervek:
 - Országos Területrendezési Terv (OTRT, 2018)
 - Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS, 2013)
 - Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT, 2013)
 - Nemzeti Kerékpáros Stratégia – 2030 (2023)
 - Bács-Kiskun 2030 – Bács-Kiskun vármegye területfejlesztési koncepciója és programja
 - Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Terve
 - Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia – Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv (2023)
- Kecskemét releváns tervei:
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (KHT, 2014) - mint jelen felülvizsgálat alapja
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Mobilitási Terve (SUMP, 2016)
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2017)
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Klímastratégia (2021)
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója 2021-2030 (2021)
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési stratégiája 2021-2027 (2024)
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025)
- Kecskemét Fenntartható Mobilitási Terv felülvizsgálat

A kerékpárforgalmi hálózati terv felülvizsgálata során és a kerékpáros hálózat kialakításával kapcsolatos általános elvárások és célok megfogalmazásakor a tervezők figyelembe vették az Európai Bizottság „városi mobilitási csomagjának” megállapításait, ajánlásait.





Európai uniós dokumentumok

Az Európai Bizottság általános közlekedésfejlesztési alapelvei az elmúlt húsz évben egy irányba mutatnak, melynek eredményeként a fenntartható városi mobilitás kialakítását célzó fejlesztési iránymutatások és ajánlások egyre inkább letisztultak, párbeszéd és együttműködés alakult ki a mobilitásban érintett szakmai, civil és politikai szervezetek, valamint a társadalom különböző csoportjai között. Napjainkra a tagállamok szakpolitikájának befolyásolására, egységes fejlesztési irányainak összehangolására, az iránymutatások és ajánlások mellett uniós szinten számos szakpolitikai dokumentum, jogszabály és határozat született:

Mérföldkőnek számít a 2007-ben megjelent **Zöld Könyv** és a 2011-ben megszületett **Fehér Könyv**, mely dokumentumokkal útjára indult az uniós szintű társadalmi párbeszéd az érintettek között a fenntartható közlekedésről. Előbbi dokumentum ugyan nem kifejezetten a kerékpáros közlekedésre fókuszál, de számos fontos utalást tesz az aktív közlekedési módokra, köztük a kerékpározásra is, miszerint a városi területeken a közlekedési rendszereknek zöldebb, okosabb és jobban hozzáférhető módon kell működniük. Továbbá kifejezetten szerepel a dokumentumokban, hogy az egyéni motorizált járművek használatát, ahol lehetséges, alternatív módokra kell kiváltani, ideértve a kerékpárt és a gyaloglást is.

A Fehér Könyv az EU közlekedési politikájának versenyképességét és erőforrás-hatékonyságát célozza, a kerékpározással és gyaloglással kapcsolatos megállapításait és vonatkozásait elsősorban a tiszta városi közlekedés keretében fogalmazza meg. A dokumentum szerint a városi közlekedésben könnyebb átállni a környezetbarátabb közlekedési módokra a nagyobb népsűrűség és az alacsonyabb jármű hatótávolsági elvárások miatt. A kerékpározás népszerűsítése segíti a dekarbonizációs és a városi közlekedés okozta negatív hatások csökkentésére irányuló célkitűzések elérését. A Fehér Könyv továbbá hangsúlyozza, hogy a kerékpározás nem maradhat ki a városi tervezésből, hanem annak szerves része kell, hogy legyen a városi Fenntartható Mobilitási Tervek készítése által, mely magában foglalja a **nem motorizált közlekedési módokat kiszolgáló infrastruktúrák** tervezését is. A közlekedésbiztonság tekintetében is célokat fogalmaz meg, mely a veszélyeztetett úthasználók, így a **gyalogosok és a kerékpárosok védelmének fokozására** irányul, többek között az infrastruktúra és a járműtechnológiák biztonságosabbá tétele révén. Végül kimondja, hogy a hagyományos egyéni közlekedés alternatíváinak népszerűsítését is támogatni kell, beleértve a gyalogos és kerékpáros közlekedést.

2018-ban megjelent **„Az Európa mozgásban” - Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés** című dokumentum a kerékpáros közlekedést elsősorban a fenntartható mobilitás, a közúti közlekedésbiztonság és a veszélyeztetett úthasználók védelmének kontextusában említi. A dokumentum szerint kiemelt figyelmet kell szentelni a veszélyeztetett úthasználóknak, különös tekintettel a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak, mivel jelentősen megnövekedett az arányuk a halálesetek és súlyos balesetek számát tekintve. Továbbá kiemeli a kerékpárosok sérülékenységét, sürgeti a védelmüket növelő különleges intézkedéseket, és szinergiákat keres a kibocsátásmentes közlekedés ösztönzése és a biztonságosabb környezet megteremtése között, ideértve a fejlett járműtechnológiai megoldásokat is, mint például az ütközésfelderítést és a tehergépjárművek jobb közvetlen látóterét a kerékpárok jobb érzékelésére.

Az Európai Zöld Megállapodás (2019) átfogó szakdokumentum, amely az uniós szintű éghajlatváltozási- és környezetvédelmi kihívások kezelését szolgálja, és felhívja a figyelmet arra is, hogy a megállapodás céljainak megvalósítása érdekében újra kell gondolni a tiszta energiaellátásra irányuló szakpolitikákat, így a közlekedési politikákat is. A közlekedés terén 2050-ig 90%-os ÜHG kibocsátás csökkenést ír elő a szakanyag, és prioritásként

emeli ki a multimodális szállítást, valamint a közúti áruforgalom súlyának áthelyezését a vasúti és belvízi áruszállításra. Bár a dokumentum nem tesz közvetlen, részletes utalásokat a kerékpározásra, mint különálló közlekedési módra, a **fenntartható és intelligens mobilitásra való átállás felgyorsítását** célzó célkitűzések szoros összefüggésbe hozhatók a kerékpáros közlekedéssel. Ilyen kitűzött célok az **egészségesebb, tisztább alternatívák biztosítása** és **városi szennyezés/torlódás csökkentése**, melyek közvetlenül alátámasztják a kerékpározás fejlesztésének szükségességét, mint a fenntartható és intelligens mobilitás részét.

A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020), az Európai Zöld Megállapodás célkitűzéseihez kapcsolódó részletesebb stratégia, mely a kerékpáros közlekedést (mint az aktív mobilitás részét) a fenntarthatósági célkitűzések, a városi környezet javítása, az infrastruktúrafejlesztés és a biztonság szempontjából emeli ki. A dokumentum kiemelten támogatja az aktív módokat az egészség, a levegőtisztaság és a kibocsátáscsökkentés szempontjából. Az infrastruktúrafejlesztés tekintetében uniós célként fogalmazza meg a 2020-ig megépült biztonságos kerékpársávok megduplázását (5000 km) 2030-ig. A multimodális közlekedés vonatkozásában a stratégia kimondja, hogy a kerékpározás a közösségi közlekedéssel kombinálva kulcsfontosságú az úgynevezett „first and last mile” mobilitásban. A közlekedésbiztonság érdekében kiemelt célként tartalmazza a stratégia a kerékpárosok védelmét a balesetek és halálesetek számának csökkentése érdekében, mely során az infrastruktúra fejlesztés mellett az intelligens járműtechnológiák (pl. kerékpáros-érzékelés) is ide tartoznak.

Az EU 2021-2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete (2021) a „Vision Zero” elv alapján 2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelre kívánja csökkenteni az EU útjain, amihez a városok közlekedésbiztonsági fejlesztései is kulcsfontosságúak. A dokumentum nem kizárólag kerékpáros-közlekedésre fókuszál, de átfogó biztonsági és mobilitási megközelítése révén, a kerékpározás, mint aktív mód és mint „védtelen” úthasználó is központi szerepet kapnak. A kerékpáros közlekedés biztonságának javítása érdekében az alábbi fő területek kapnak hangsúlyt:

- Elkülönített, biztonságos kerékpáros infrastruktúrák kialakítása
- Járművek és kerékpárosok közti biztonságos interakciók biztosítása (pl. járműérzékelés, sebességkontroll)
- Közlekedésbiztonsági adatgyűjtés és célzott KPI-rendszerek, amelyek a kerékpáros balesetekkel is foglalkoznak.
- Az új mobilitási trendek (pl. közösségi kerékpár-rendszerek, mikromobilitás) biztonságának integrálása a közlekedésbiztonsági stratégiába

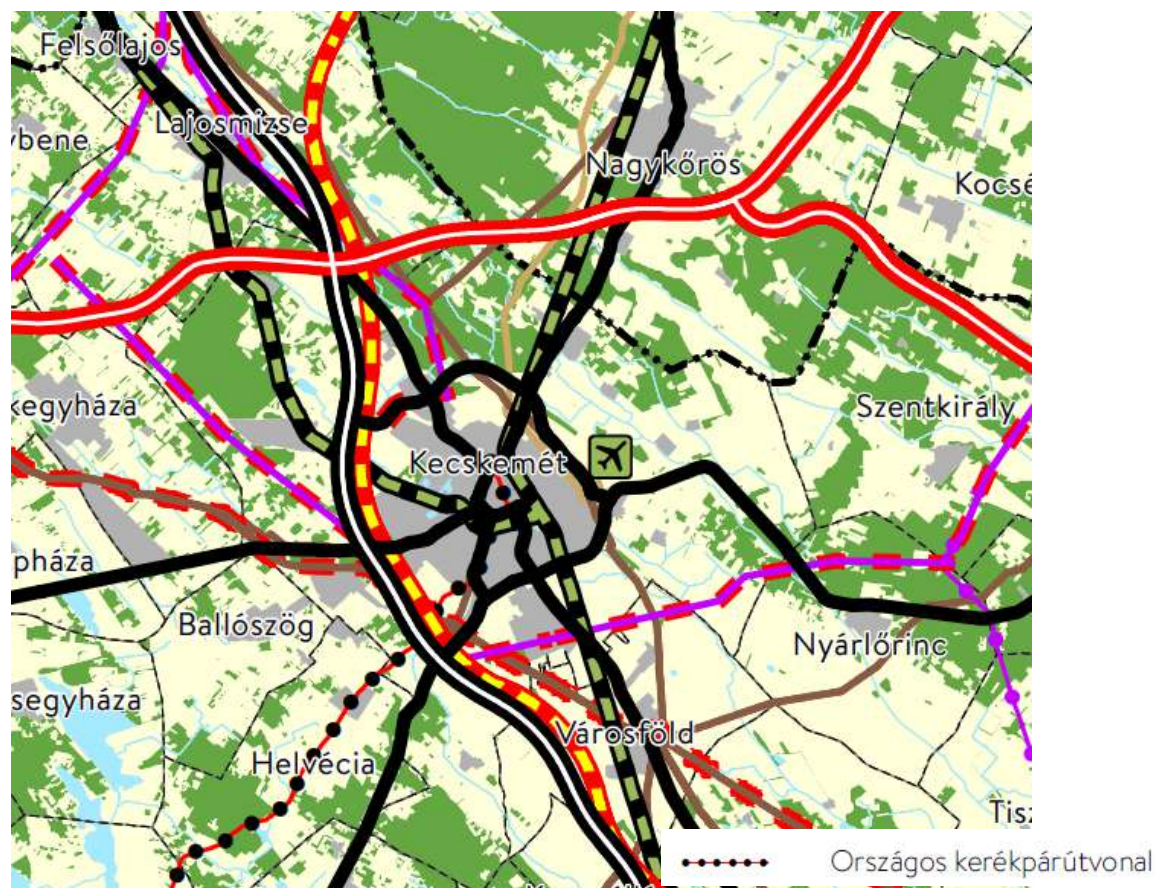
A Kerékpározásról szóló Európai Nyilatkozat az Európai Bizottság javaslata az Európai Parlament és Tanács számára, mely a kerékpározás, mint fenntartható, egészséges és hatékony közlekedési forma kulcsfontosságú szerepét hangsúlyozza az EU éghajlati céljainak és a zéró szennyezésre vonatkozó törekvéseinek elérésében. A nyilatkozat nyolc fejezetben fogalmaz meg kötelezettségvállalásra vonatkozó prioritásokat, amelyek célja a kerékpározásban rejlő lehetőségek maximális kiaknázása az EU-ban. Ezek a kötelezettségvállalások a kerékpáros politikák és stratégiák fejlesztésére, a közlekedés inkluzív tételére, a kerékpáros infrastruktúra javítására és bővítésére, a beruházások növelésére, a közúti biztonság fokozására, a munkahelyteremtés támogatására, a multimodalitás előmozdítására és az adatgyűjtés egységesítésére irányulnak. A dokumentum továbbá a kerékpározást a gazdaság egyik növekvő és fontos ágazataként határozza meg.

Országos dokumentumok

Országos Területrendezési Terv (OTrT)¹

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvényt, amelynek területrendezési terveket érintő fejezetei 2019. március 15-től hatályosak. Az OTrT-ben meghatározott országos kerékpárút-törzshálózat „az OTrT-ben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott műszaki infrastruktúra-hálózat, amelybe az országos jelentőségű turisztikai célpontokat érintő, a hálózatban összekötött EuroVelo és országos kerékpáros útvonalak tartoznak”.

Az alábbi térképrészleten az OTrT Kecskemétet érintő tervelemei láthatók. (A különböző tervekből összerajzolt országos és térségi kerékpárútvonalakat a 2. ábra mutatja be.)



2. ábra: Kecskemét és térsége az Országos Területrendezési Terven²

Az országos kerékpárút-törzshálózat Kecskemétet érintő eleme a 32. Jászok, kiskunok földje kerékpárútvonal: Jászberény – Cegléd – Nagykőrös – Kecskemét – Bugacpusztaháza vonal.

Az OTrT az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemek (így az országos kerékpárút-törzshálózat) kapcsolatrendszerét folyosószinten határozza meg, így az OTrT szerkezeti tervében meghatározott nyomvonalfolyosó a részletes nyomvonalat elvileg nem jelöli ki, az jelentős rugalmassággal tervezhető (a 4/5. mellékletben településsorosan megadott nyomvonalban „A település [...] a település közigazgatási területét és

annak 25 kilométeres környezetét jelenti”). Más kérdés, hogy e vonalak más dokumentumokban részletesebben szerepelnek, sőt, azokra különféle megvalósulási tervek is készültek.

A későbbi fejezetben szereplő, 2023-ban elfogadott Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia - Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv 6.1.1.6 fejezete tartalmazza az OTrT-ben definiált országos kerékpárút-törzshálózat elemeinek módosítási javaslatait, melyeket jelen KHT felülvizsgálata során is figyelembe kell venni.

A Magyarországon és a magyar társadalomban 2018 óta végbement változások miatt az OTrT felülvizsgálata javasolt.

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)³

„A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia fő célkitűzése a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. Ennek elérésére fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra, melyek között szerepel az erőforráshatékony közlekedési módok erősítése, a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztésével, népszerűsítésével együtt.” A beavatkozási lehetőségek közül kiemelt társadalmi hasznosságú csoportba tartozik a módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése. A nagy hasznosságú csoportba tartozik az összefüggő európai és az országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása is.

A feltárt rendszerproblémák között jelenik meg, hogy a „kerékpározás nincsen integrálva a működtetésre vonatkozó szabályozási környezetbe”, a kerékpáros forgalmi adatokról nincs elegendő információ, valamint az országos, regionális és helyi alhálózatból álló kerékpárforgalmi hálózat nem folytonos. Az infrastruktúrafejlesztés mellett fontos az egyéni motorizált közlekedést előnyben részesítő társadalmi irány megváltoztatása a kerékpározás, gyaloglás és a közösségi közlekedés irányába az egészséges életmódra nevelés által. A stratégia kiemeli és szorgalmazza a jelenlegi felületek keresztmetszeti újrafelosztását és a Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszerek (KKKR) kialakítását.

Az NKS jó célokat tűzött ki és jó eszközöket alkalmaz, ilyen szempontból a szakdokumentum közeljövőben tervezett megújítása közlekedésszakmai értelemben vélhetően a célrendszer finomításait, a szervezeti és irányítási kérdéseket fogja elsődlegesen taglani.

Az NKS felülvizsgálata folyamatban van.

¹ Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (benne: Országos Területrendezési Terv: OTrT kerékpáros törzshálózat) <http://www.terport.hu/teruleti-szintek/orszagosszint/teruletrendezesi-dokumentumok>

² Országos Területrendezési Terv térképi mellékletei (hatályos: 2019.03.15-től). Lechner Tudásközpont, <https://www.epites.hu/orszagosszint/teruletrendezesi-terv-terkepi-mellekletei-hatalyas-20190315-toi>

³ A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról szóló 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat



Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)

Az OKKHT a Nemzeti Közlekedési Stratégia részdokumentumaként készült el 2013-ban. Az NKS célrendszerével összhangban az OKKHT koncepcionális célkitűzése, hogy a kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet **kerékpárosbarát módon, azaz a biztonságos, kényelmes (vonzó) és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni.**

Célterületenkénti főbb célkitűzések:

- Kerékpáros közlekedés (forgalom) és infrastrukturális feltételek:
 - Kerékpáros közlekedés aránya növekedjen.
 - A közlekedési infrastruktúra fejlődjön kerékpárosbaráttá, épüljenek új létesítmények, a meglévők üzemeltetése és fenntartása biztosított legyen.
 - Minél nagyobb arányban váljanak kerékpárosbaráttá a települések.
 - Legyen intenzívebb a kerékpározás és a közösségi közlekedés kapcsolata.
- Szemléletformálás:
 - A közlekedés és az „együtt közlekedés” attitűdje javuljon, a kerékpározás népszerűsége növekedjen.
 - A kerékpározás minél szélesebb körben épüljön be a képzésbe, szakképzésbe.
- Szabadidős célú kerékpározás:
 - A szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a turizmus és sport) infrastrukturális feltételei javuljanak.
 - A kerékpáros szabadidő-eltöltés (ezen belül a turizmus és sport) volumene növekedjen, melyhez járuljon hozzá a szolgáltatások fejlődése.
 - A kerékpározás legyen a szabadidős, turisztikai és sport kommunikáció, illetve marketing integráns része.
- Kerékpáripár és kereskedelem:
 - A kerékpáripár és kereskedelem gazdasági szerepe erősödjön.
 - A minőségi kerékpárok száma növekedjen

A dokumentumban **az országos kerékpáros törzshálózat elemeként szerepel Kecskemétet érintő útvonal is**, mely megegyezik az OTTrT-ben szereplő útvonalakkal.

A Magyarországon és a magyar társadalomban 2018 óta végbement változások miatt az OKKHT felülvizsgálata javasolt.

Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 ⁴

A **Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030** (a továbbiakban: Stratégia) 2030-ig szóló időtávra határozza meg az ágazat jövőképét és fejlesztési irányait, illetve határoz meg intézkedéseket. A Stratégia jövőképe kimondja, hogy **„2030-ban a kerékpározás gyors, biztonságos, hozzáférhető és gazdaságos, így vonzó alternatívát jelent a mindennapi közlekedésben, ezen felül a legkedveltebb szabadidős eszköz is egyben.”**

A jövőkép részeként 2030-ra:

- Magyarország Kelet-Közép Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa, ahol a lakosság **35%-a hetente többször** használja a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt,
- A halálos kerékpáros közlekedési balesetek száma 50%-kal csökken,
- A teljes közúthálózat biztonságos és vonzó a kerékpározók számára, többek között a városok és az elővárosok/falvak között, szükség szerint létesült önálló kerékpárutaknak, a településeken belül, a főutak és gyűjtőutak mellett kétoldali, irányhelyes kerékpáros létesítményeknek, a mellékutcákban, lakóterületeken, forgalomcsillapított, maximum 30 km/h csökkentett sebességű zónáknak köszönhetően.
- Magyarországon mindenki hozzáfér megfelelő saját vagy bérelhető kerékpárhoz, egyrészt a pénzügyi ösztönző és kölcsönzési rendszerek, másrészt az országban működő minősített kerékpárosbarát szolgáltatók nagy száma és a kerékpárral bejárható utakról rendelkezésre álló friss információk és útvonaltervezési lehetőségek, továbbá a szemléletformáló kampányok, illetve a fővárosban és a középvárosokban sikeresen működő közbringarendszerek révén.

A jövőkép részeként kiemelten szerepelnek a következők:

- A gyermekek és felnőttek egyaránt rendelkeznek alapvető kerékpáros és közlekedési ismertekkel. A gépjárművel, gyalogosan és kerékpárral közlekedők együttműködése javul az utakon.
- A kerékpározás fejlesztéséhez szükséges források, tudás, ismeretek és szervezeti háttér a kormányzati, önkormányzati oldalon, valamint a vállalkozások és a civil szervezetek körében egyaránt rendelkezésre állnak. Ezen szereplők közötti partnerség teljes körű, a civil szervezetek bevonása intézményesül.

A Stratégia a célokhoz kapcsolódó intézkedéseket három kategóriába sorolja: **alapvető igények kielégítése (A), racionális előnyök biztosítása (R), és emocionális előnyök biztosítása (E).**

1. cél: Mindennapi kerékpározás feltételeinek fejlesztése

- A 1.1. A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele
- A 1.2. Kerékpárparkolás, tárolás fejlesztése
- A 1.3. Integrált kerékpármegosztó rendszerek
- A 1.4. Bringát mindenkinek – Kerékpárvásárlás és céges flották ösztönzése
- A 1.5. Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban
- R 1.6. Kerékpár az előnyös választás
- R 1.7. A mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése
- E 1.8. Kerékpározni büszkeség és menő

2. cél: Turizmus, rekreáció feltételrendszerének fejlesztése

⁴ Nemzeti Kerékpáros Stratégia – 2030. 1470/2023. (X. 31.) Korm. határozattal elfogadott végleges változat <https://amfk.hu/nemzeti-kereparos-strategia-2030/>



- A 2.1. Egybefüggő kerékpárosturisztikai hálózatok, bringaparkok, országúti edzőkörök létrehozása
- A 2.2. Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése
- A 2.3. Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön
- A 2.4. Kerékpáros turisztikai portál és applikáció
- R 2.5. Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok
- R 2.6. Kerékpáros túravezető képzés
- R 2.7. Kerékpáros turisztikai rekreációs és promóciós kampányok
- E 2.8. Kerékpáros rendezvények és kerékpársport-rendezvények a turisztikai és szabadidős kerékpározás népszerűsítésére

3. cél: Közlekedésbiztonság növelése

- A 3.1. A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése és a veszélyes szakaszok átalakítása
- A 3.2. Biztonságos kerékpárok
- A 3.3. Felelősen az utakon – A legvédtelenebb úthasználók védelmének erősítése
- A 3.4. Járművezető és hatósági képzés, érzékenyítés
- R 3.5. Két keréken az iskolába
- R 3.6. Közlekedési ismeretek kétlépcsős oktatása általános- és középiskolában, számonkéréssel
- E 3.7. Közlekedési kultúra kampány

Az átfogó célok mellett a következő horizontális intézkedések kerülnek megfogalmazásra:

- H 4.1 Kerékpáros tudás és kerékpárosbarát szemlélet a kulcsszereplőknél
- H 4.2 A jövő kerékpárjai – a Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása
- H 4.3 Az intézkedések eredményeinek, hatásainak mérése és értékelése
- H 4.4 A kerékpározás intézményrendszere
- H 4.5 A kerékpározás integrálása a területi tervezésbe
- H 4.6 Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 vállalásai időarányosan nem állnak jól, nem látszanak jelentős előrelépések.

Vármegyei dokumentumok

Bács-Kiskun 2030 - Bács-Kiskun megye területfejlesztési koncepciója és programja

A vármegye az aktuális uniós programozási ciklusra elkészítette a korábbi ciklusra vonatkozó területfejlesztési koncepciójának és programjának frissítését.

Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Koncepciója

A koncepció összefoglaló megállapításainál pozitívként szerepel, hogy **az elmúlt években jelentősen bővült a vármegyében a kerékpárúthálózat**, azonban – mint később megemlítsre kerül – „a kerékpárhálózat fejlesztése még nem fejeződött be, így erősen korlátozott a környezetvédelmi és turizmusfejlesztő hatása”.

A koncepció ad egy összefoglalást arról, mely EuroVelo nyomvonalak érintik a vármegyét:

„Az EUROVELO kerékpáros európai hálózathoz kapcsolódó nyomvonalak is érintik a megyét. Elsősorban az aktív turisztikai lehetőségeket kedvelő kerékpárosok számára, de a hivatásforgalom számára is jelentőséggel bírnak ezek az útvonalak. Az EUROVELO 6. 11. és 13. kerékpárutak egyes szakaszai haladnak át a megye területén, bekapcsolva ezzel a térséget az európai kerékpáros társadalomba is. Jelentős turisztikai potenciállal bírnak a nyomvonalak és a

pihenőpontok jövőbeli fejlesztései. A 6-os szakasz a magyarországi Duna mentén, a 11-es szakasza pedig a magyarországi Tisza mentén halad a balkáni országok irányába. A 6-os útvonal a Duna Bács-Kiskun megyei oldalán halad egészen Mohácsig, érinti Soltot a Kalocsa melletti kistelepüléseket és Baját is. Az Eurovelo 11. számú kerékpárút a megye északkeleti részén fekvő Tisza menti településeket, így Tiszakécske városát érinti. A 13-as szakasz kelet-nyugat irányban szeli át a megye déli részét Nagybaracska-Bácsborsód-Bácsalmás-Tompa-Kelebia településeket érintve a megyében. A déli periférikus területek felzárkózását is elősegítheti e nyomvonalon még hiányzó szakaszok megépítése.”

A koncepció Helyzetértékelés című összefoglaló fejezete kiemeli, hogy a környezettudatos közlekedés elősegítése érdekében a kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek fejlesztése rendkívül fontos, valamint, hogy a **kulturális adottságok turisztikai hasznosításának szerepe növelhető többek között a turisztikai infrastruktúra, ezek között a kerékpárutak fejlesztésével.**

Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Programja - Stratégiai Programrész

A program stratégiai céljai közül a következőnek van kerékpáros érintettsége:

„**Kecskeméti fejlesztési körzet gazdasági sokszínűségét támogató fejlesztések, fókuszban a városi szolgáltatások minőségi emelését és a fenntartható fejlődést támogató infrastruktúra**”. A stratégiai cél alatt szerepel a következő beavatkozási terület: „**Fenntartható mobilitás, a várostérség megyehatáron túli településeinek integrálása, elővárosi közlekedés, parkolás**” mely célt támogató elemként szerepel a **térségi elérhetőséget segítő kerékpárutak kiépítésének fontossága.**

A dokumentum prioritásai közül az egyesnek és a hármasnak van kerékpáros érintettsége:

A **P1. Gazdaság- és foglalkoztatás élénkítés** c. prioritás első beavatkozási területe így szól „A megye egészségturisztikai adottságaira, kulturális, épített, vallási és táji örökségére, aktív és egészséges turizmust támogató infrastruktúrájára épülő turizmus jövedelemszerzési potenciáljának erősítése attrakciók és kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése révén. Az **attrakciók összekapcsolása túraútvonalak kialakításával a lovas turizmus és a kerékpáros turizmus igényeit figyelembe véve.**”

A **P3. Térségi elérhetőség és mobilitás** c. prioritás szintén beszél a közlekedésről. A prioritás négy beavatkozási területet fog össze, melyeknek egyike a kerékpárhálózat kiépítésének folytatása. A beavatkozási terület kimondja, hogy „A kerékpáros közlekedés népszerűségének megőrzését kerékpárosbarát infrastruktúrával kell megerősíteni, megvalósítva a térség hatékony feltárását és a fenntartható közlekedés elterjesztését.

- A megye területét érintő nemzetközi kerékpárút-gerinc – EuroVelo 6, 11 és részben 13 – összefüggővé tétele, a szomszédos megyékkel való összehangolt fejlesztések.
- A nemzetközi kerékpárhálózati gerincre ráhordó országos és megyei jelentőségű kerékpárutak kiépítése és a meglévők felújítása.
- Alapkövetelménye a biztonság, akadálymentesség és az összefüggő, közvetlen kapcsolatban álló hálózatok kialakulása.
- A nemzetközi, országos és megyei nyomvonalak mentén kerékpáros turizmust kiszolgáló infrastruktúra és a meglévő infrastruktúra kerékpárosbarát fejlesztése.”



Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Programja - Operatív Programrész

A dokumentum a Stratégiai Programrészben rögzített hét prioritás mentén fogalmazza meg a fejlesztési elképzeléseket, illetve a tematikus prioritásoktól függetlenül minden kistérségre kijelöl egy úgynevezett zászlóshajó projektet, mellyel egy-egy kiemelt témában szeretné javítani az adott járás településeinek élhetőségét és népességmegtartó képességét.

A „A térségi elérhetőség és mobilitás” c. prioritás releváns tartalmai a következők:

Térségi elérhetőség és mobilitás (3. prioritás)

A prioritás esetében kerékpáros vonatkozásban a következők kerülnek megfogalmazásra:

„További cél a kerékpárúthálózat minél teljesebbé tétele. Az EUROVELO és országos szakaszok megépítése, továbbá az elővárosi szakaszok fejlesztése érinti a legtöbb embert. Ugyanígy cél, hogy minél több település között legyen elérhető e biztonságos és környezetbarát közlekedési mód.

A kerékpárutak esetében az EUROVELO IKOP Pluszból támogatható. Az országos és elővárosi vonalak esetében lehetséges, hogy szintén lesz lehetőség IKOP Plusz pályázatra. A helyi turisztikai és hivatásforgalmi kerékpárúthálózatok elsődlegesen a TOP Pluszból finanszírozhatóak. Az 5000 fő alatti települési önkormányzattól érkezett 150 millió Ft alatti becsült költségű kerékpárút projekteknek a Magyar Falu Programot jelöltük meg, ahol 1-3 ütemben megvalósíthatók a projektek. A kerékpárutak és kerékpárutakat is tartalmazó útfejlesztések programjai a kerékpárosbarát fejlesztéseket is tartalmazzák.”

A települési önkormányzatok fejlesztési elképzelései között intézkedésként szerepel a „Kerékpárhálózat kiépítésének folytatása”, mely intézkedés helyi jelentőségű turisztikai, helyi jelentőségű hivatásforgalmi, országos jelentőségű, EuroVelo, illetve elővárosi kerékpárutak kiépítését is magába foglalja.

A fejlesztési elképzelések között a „A településen belüli úthálózat és egyéb, lakosságot és vállalkozásokat is kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése.” c. intézkedés is tartalmaz a komplex útfejlesztésekhez kapcsolódóan kerékpárútfejlesztést.

Kerékpáros érintettségű zászlóshajó projekt Kecskeméten:

Kecskeméti Járás Zászlóshajó:

Kecskemét MJV járásközpont szerepéhez kapcsolódó mobilitás (melynek fő eleme a kerékpáros közlekedés fejlesztése a teljes agglomerációs gyűrűben)

Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Terve⁵

A megyei területrendezési tervet Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata Közgyűlése a 2/2024. (II.26.) önkormányzati rendelettel fogadta el. A rendelet meghatározza a vármegye egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki infrastrukturális hálózatok és egyedi építmények összehangolt térbeli rendjét. Az országos kerékpárút-törzshálózat mellett a rendelet definiálja a térségi kerékpárút-hálózatot.

A vármegyei területrendezési terv tartalmazza az OTRT-ből átvett országos elemeket is, emellett feladata a térségi jelentőségű kerékpárútvonalak kijelölése. A dokumentum a korábbi megyei területrendezési tervben foglaltakhoz képest **nem módosította a kerékpáros nyomvonalakat, annak ellenére, hogy a 2023-ban elfogadott Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia – Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv 6.1.1.6 fejezete konkrét javaslatokat fogalmazott meg a térségi hálózat módosítására** (4. ábra).

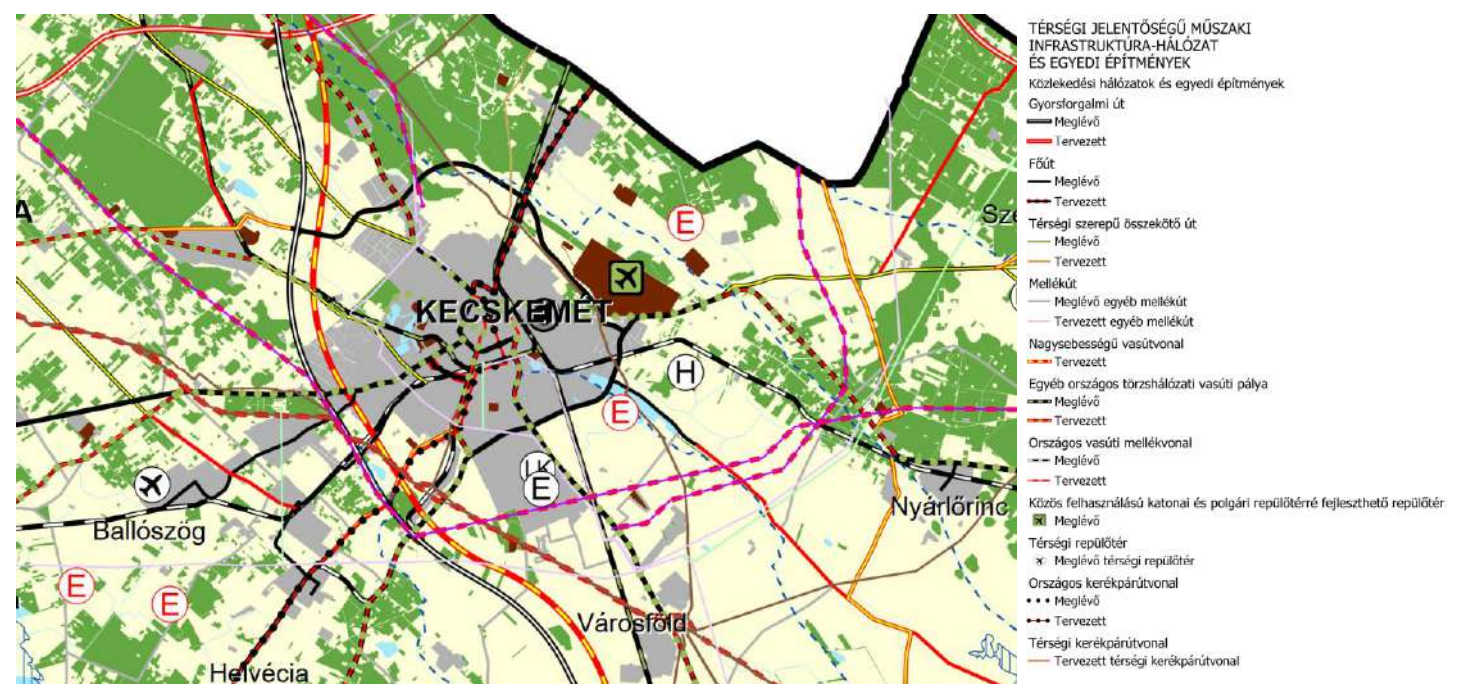
A hatályos vármegyei területrendezési terv a következő térségi kerékpáros nyomvonalakat jelöli ki tervezett útvonalként:

Velence–Gyula kerékpáros túraútvonal:

(Dunaújváros) – Dunavecse – (6.A sz. Alsó-Dunamente kerékpárútvonal Dunavecse és Szalkszentmárton közötti szakasza) – Szalkszentmárton – Szabadszállás – Kerekegyháza – **Kecskemét** (32.) – Nyárlőrinc – Lakitelek – (4. sz. Tiszamente kerékpárútvonal Lakitelek és Csongrád közötti szakasza)

Egyéb kerékpárútvonalak:

- **Kecskemét** (32.) – Városhőd – Kunszállás – Fülöpjakab – Bugac – (51. Csongrádi kerékpárútvonal Bugac és Kiskunmajsa közötti szakasza) – Kiskunmajsa – Kömpöc – (Kistelek – Ópusztaszer)
- Kiskőrös (61.) – Páhi – Izsák – Ágasegyháza – Kecskemét (Szarkás) – **Kecskemét** (32.)

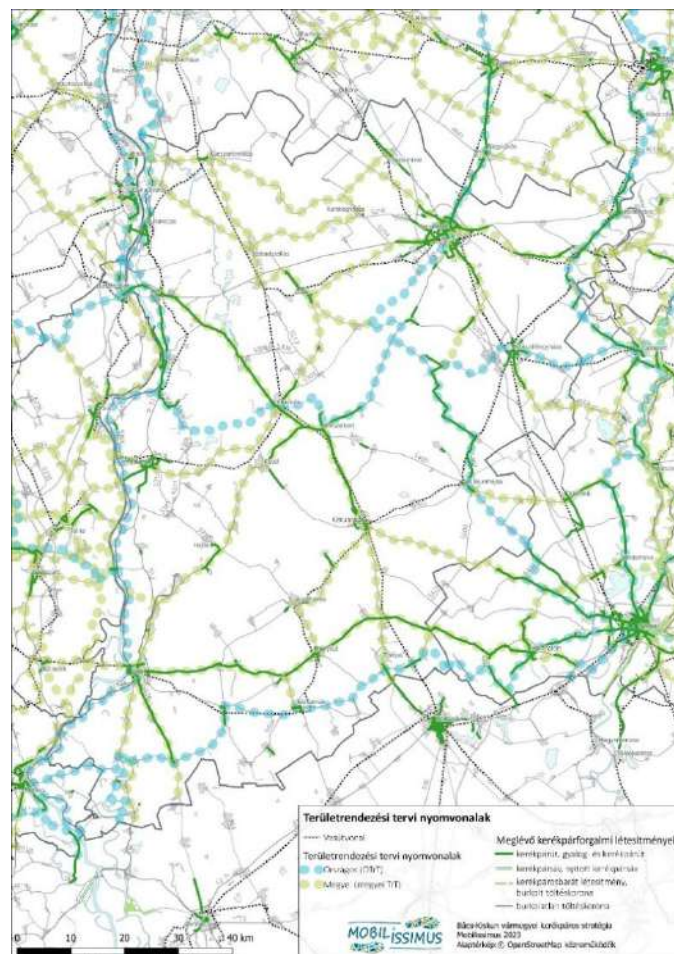


3. ábra - Részlet Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve térségi szerkezeti tervlapjáról

⁵ <https://www.bacsiskun.hu/oldalak/bacs-kiskun-megye-teruletrendezesi-terve-bkmtrt>

A Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 18/2020. (VI.26.) számú határozata a Bács-Kiskun megye területrendezési tervével összefüggő intézkedésekről leírja, hogy „a Bács-Kiskun megyei közlekedési hálózat fejlesztése érdekében a 2021-2027 közötti út- és vasúthálózati, illetve kerékpárút-hálózati fejlesztések közül a Magyarország és az egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. Törvényben meghatározott országos területrendezési tervben (a továbbiakban OTrT-ben) szereplők közül és azok mellett a következők az elsődlegesek, amelyek mielőbbi megvalósulását az Önkormányzat folyamatosan szorgalmazza az illetékes önkormányzati szerveknél: [...] Kerékpárutak, a megye turisztikai fejlődése szempontjából:

- I. (Velence) – Dunavecse – Szalkszentmárton – Szabadszállás – Kerekegyháza – **Kecskemét** – Lakitelek – Tiszaug – (Gyula) országos és megyei jelentőségű,
- II. **Kecskemét** – Bugac – Kiskunmajsa – (Ópusztaszer) / Kiskunhalas országos és megyei jelentőségű.”



4. ábra: Területrendezési tervi nyomvonalak
Kecskemét környékén



Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia - Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv (2023)

Bács-Kiskun vármegye 2023-ban elfogadott Kerékpáros Stratégiája átfogó, hosszú távú fejlesztési keretet vázol fel, amelynek alapvető célja a kerékpározás szerepének megerősítése a mindennapi közlekedésben és a turizmusban. A sík, alföldi táji adottságokra és a meglévő, de széttagolt infrastruktúrára építve a dokumentum egy összefüggő, biztonságos és vonzó főhálózat kialakítását tűzi ki célul, amely összeköti a településeket, a munkahelyeket és a turisztikai vonzerőket. A stratégia a lakossági igényekre (több mint 2400 kitöltött kérdőív alapján) és a Nemzeti Kerékpáros Stratégia célkitűzéseire épít.

Stratégiai fókuszterületek és célok:

• Hivatásforgalmi és mindennapi kerékpározás:

- A hivatásforgalmi kerékpározás kiemelkedően magas arányának megőrzése és további növelése (ez Kecskeméten is kiemelt feladat, melyet jelen terv is megfogalmaz).
- A települések, településrészek és a főbb célforgalmi létesítmények közötti hiányzó hálózati kapcsolatok megszüntetése összefüggő útvonalrendszer kiépítésével.
- A kerékpározás integrálása a közösségi közlekedésbe, a vasútállomások és buszmegállók kerékpárosbarát fejlesztésével (B+R tárolók).
- A tanyás térségekben élők számára a kerékpáros infrastruktúrába való becsatlakozás lehetőségének megteremtése.

• Turizmus és rekreáció:

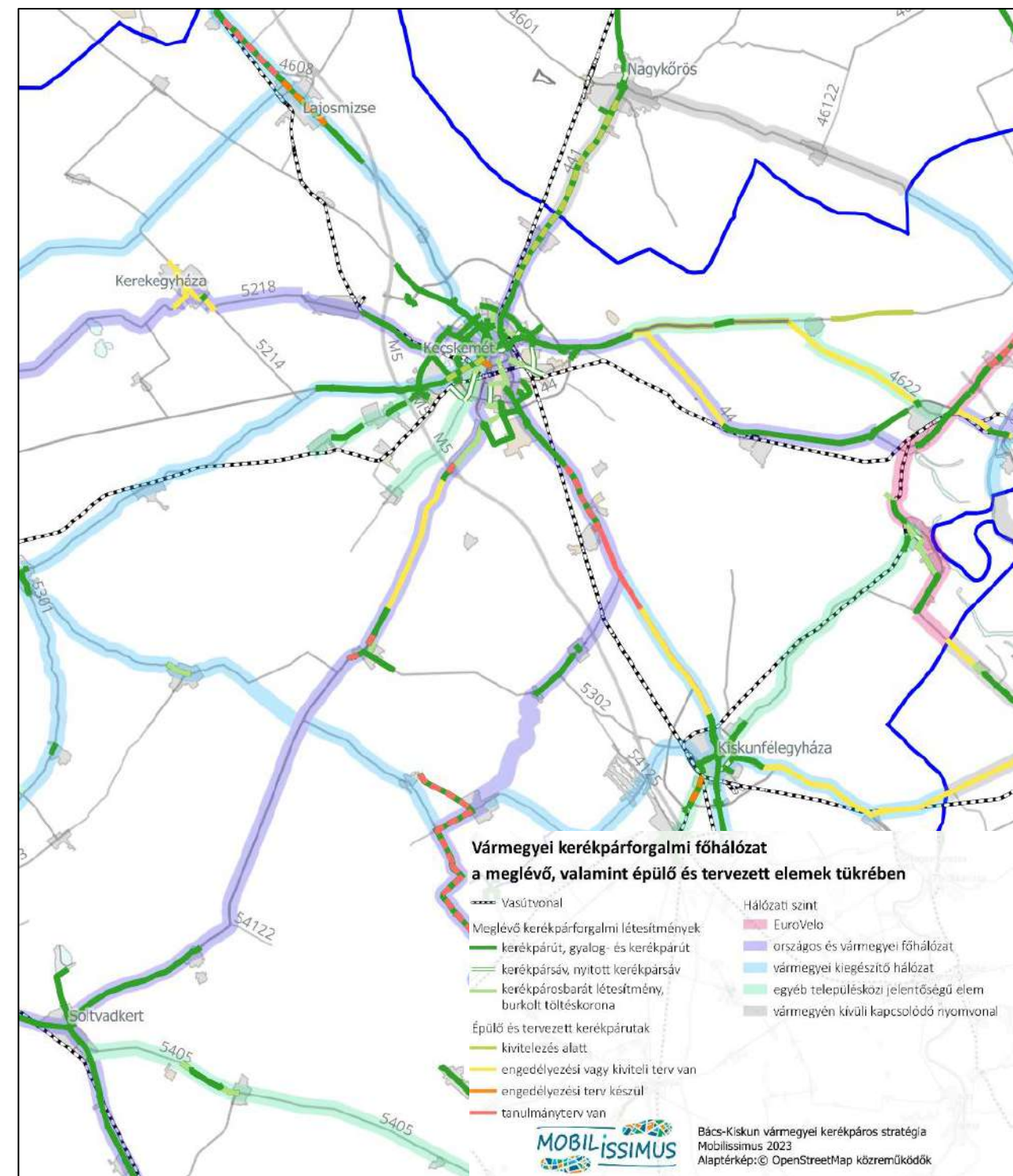
- Bács-Kiskun vármegye "felhelyezése a kerékpáros turizmus térképére", az aktív pihenési lehetőségek bemutatása.
- A vármegyét érintő nemzetközi (EuroVelo 6, 13) és országos kerékpáros túraútvonalak hálózatba szervezése és fejlesztése.
- A turisztikai attrakciók, természeti és kulturális értékek (pl. Hajósi Pincefalú, Kiskunsági Nemzeti Park), valamint a bor- és gasztroturizmus helyszíneinek összekötése tematikus útvonalakkal.
- A szigetszerűen meglévő kerékpáros útvonalak egységes hálózatba kötése a teljes vármegyében.

• Infrastruktúra, szolgáltatások és biztonság:

- A meglévő, de rossz állapotú kerékpárforgalmi létesítmények felújítása és a hálózati hiányosságok pótlása.
- A nagy forgalmú közutak mentén biztonságos, alternatív kerékpáros útvonalak kijelölése vagy kiépítése.
- Kerékpárosbarát kiegészítő létesítmények, kerékpárosbarát szolgáltatások fejlesztése, mint például pihenőhelyek, esőbeálló, szervizpontok és elektromos kerékpár töltőállomások telepítése.

• Szemléletformálás:

- A kerékpározás népszerűsítése kampányok révén, különösen a fiatalok körében, a "klímabarát" közlekedési módok ösztönzése érdekében.
- A közlekedésbiztonság növelése és a különböző közlekedési módok (autós, kerékpáros) közötti partnerség erősítése.



5. ábra: A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat meglévő, épülő és tervezett elemei

Kecskemét releváns tervei

Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (KHT, 2014)

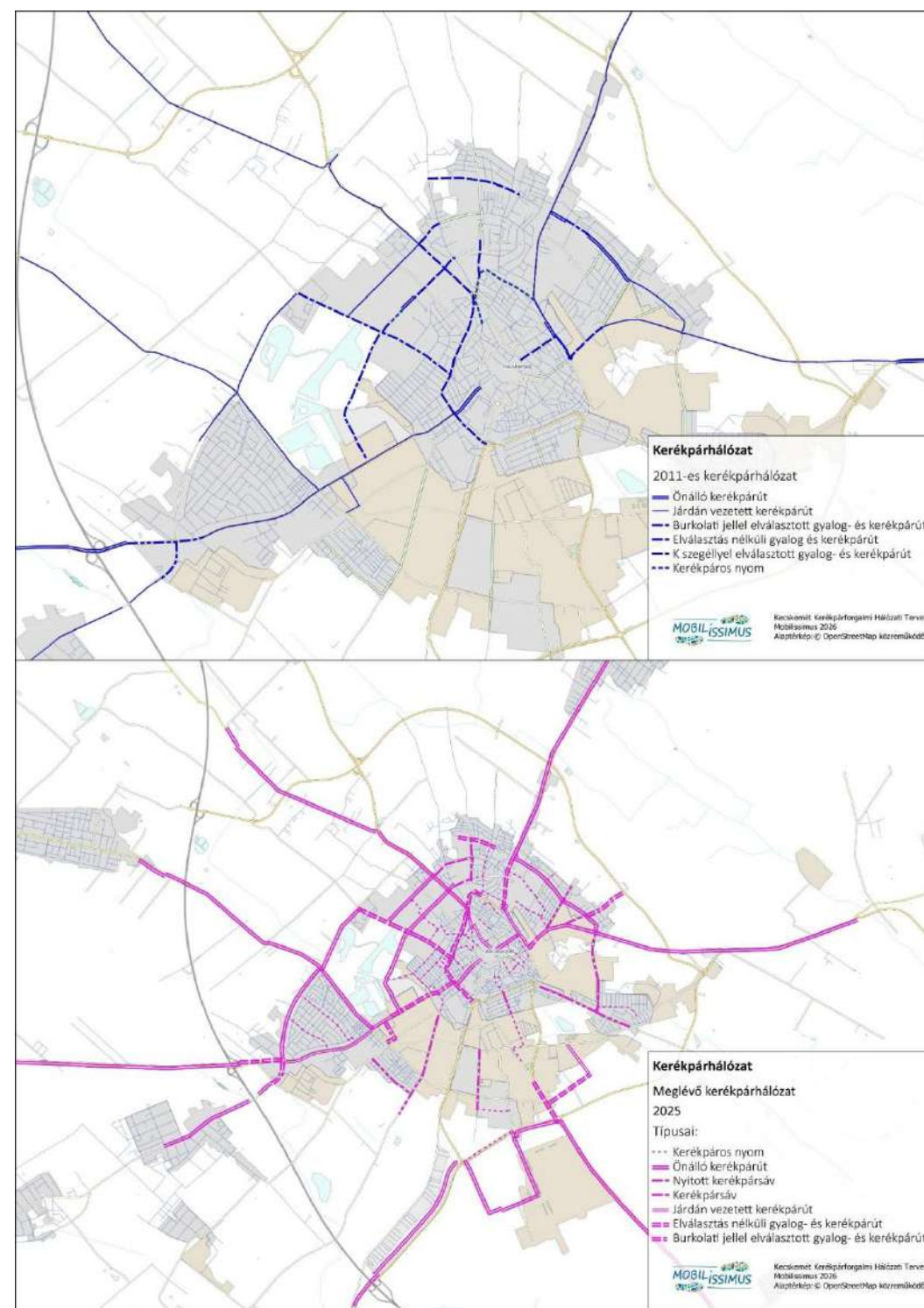
Kecskemét Megyei Jogú Város 2014-es Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének (KHT) rendeltetése volt, hogy a kerékpározást a városi közlekedés szerves és egyenrangú szereplőjévé tegye. A stratégia a helyi adottságokból kiindulva, a kritikus pontok fejlesztésére összpontosítva jelölte ki a szükséges beavatkozásokat, illeszkedve a nemzeti közlekedésfejlesztési irányelvekhez.

A 2014-es KHT fő céljai

Az általános, minden városban érvényes követelmények mellett a következő Kecskemét-specifikus szempontokat jelölte ki a terv: („idézet a KHT-ből”/ **megvalósulás foka**):

- „Javasolt a kerékpáros szempontból eddig ellátatlan déli és keleti lakóterületek, illetve ipari területek bevonása a kerékpáros-hálózatba, kerékpáros útvonalak, infrastruktúra kiépítésével, különös tekintettel a nagy ipari foglalkoztatókra.” Ebben jelentős előrelépés történt, a 3.3.2 fejezet szerint a déli és keleti lakóterületek és az iparterületek kerékpáros hálózatának alapjai megépültek - vannak ugyanakkor olyan fontos csomópontok, irányok, amelyek kerékpáros szempontból újabb fejlesztéseket igényelnek.
- „A hiányzó haránt irányú kerékpáros útkapcsolatok megépítése, pótlása. Ezek egy része közúti projektekhez kapcsolódóan épülhet meg (pl. Csabay Géza krt. és a Mindszenti krt. közötti 541-es számú út megépítése, Mátyás király krt. Nagy Lajos király körút közvetlen összeköttetésének megteremtése), másik részük önálló kerékpáros fejlesztésként (pl. a Szent István körúton, Mindszenti körúton) valósulhat meg.” A nagy városi körúti elemek közül a Nyugati körút és a Károly Róbert körút épült meg, ezekhez viszont épült kerékpáros infrastruktúra is, a tervezett további elemek terveiben pedig szerepelnek a kerékpáros fejlesztések is. Az említett Szent István körúton kerékpársávok kerültek kijelölésre.
- „Szükséges a városcentrum, illetve a Kiskörút elérhetőségének javítása minden forgalmi irányból, kapjon prioritást a központi zóna minden utcáján a kerékpározás biztosítása.” A Rákóczi úton kiépült a Belváros elérhetőségét segítő kerékpáros útvonal. Ezen túl a Belváros elérhetőségét segítő útvonalak további kijelölése és fejlesztése javasolt. A kerékpárosok számára kétirányú közlekedésre több egyirányú utcát megnyitottak (pl. Budai út), a még nem megnyitott egyirányú utcák megnyitása vizsgálandó.
- „A Nagykörút térségén belül elsődlegesen a közútra telepített kerékpársávok, illetve kerékpáros nyomok létesítése javasolt a sugár irányú bevezető utak mentén, annak érdekében, hogy a belvárosban átfogó kerékpáros övezet alakulhasson ki. Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények kialakítását egyrészt a kevesebb hely, másrészt az alacsonyabb közúti, illetve a magasabb gyalogosforgalom (nem szerencsés a belváros közelében a járdán vezetett, konfliktusokkal terhelt kerékpáros forgalom) indokolja.” Ezen a területen jelentős fejlesztési igények vannak.
- „A megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmény típusát, megoldását a tervezés során az útvonalak forgalomnagysága és részletes konfliktus-vizsgálata alapján kell megválasztani.” Ez alapvetően természetes tervezői eljárás kell legyen.
- „Biztosítani kell a megfelelő, s biztonságos csomóponti átvezetéseket.” Ez alapvetően természetes tervezői eljárás kell legyen.

A két térkép összevetése és az ismert megoldások tükrében 2014 és 2025 között az alábbi változások történtek:



6. ábra: Kecskemét 2011-es (forrás: Kecskemét Kerékpárforgalmi Hálózati Terve) és 2025-ös kerékpárhálózata

- A város északi területén sűrűsödött a hálózat
- A város déli területein is megjelentek a kerékpárhálózat elemei
- A Déli Gazdasági Területen kerékpárhálózat épült



- Új kerékpárutak épültek, valamint a meglévő kerékpárutak korszerűsítése, felújítása is megtörtént több szomszédos település felé (Nagykőrös-Cegléd, Városföld, 52. sz. főút)
- A Belvárosban több egyirányú utca nyílt meg a kétirányú kerékpáros forgalom számára.

Azonban a már 2014-ben is meglévő hálózat fő gondjai csak alig oldódtak: keskeny járdák jelentik továbbra is a hálózat kulcselemeit és több fontos átvezetés vár még megvalósításra.

Stratégiai fókuszterületek és célok („idézet a KHT-ból”/ megvalósulás foka):

Infrastruktúra és hálózatfejlesztés:

- „A kerékpáros közlekedés arányának érezhető növelése a városon belüli közlekedési munkamegosztásban”. 2011 és 2022 között 15%-ról 11,2%-ra csökkent a kerékpározás aránya a városban.
- „Egy hézagmentes és logikusan felépített kerékpáros útvonalrendszer kiépítése, amely zökkenőmentes kapcsolatot teremt a központ és a külső városrészek között.” Számos fejlesztés történt, de a kerékpárhálózat minőségének megújítására továbbra is nagy igény mutatkozik, ennek keretében a hálózat biztonságot növelő fejlesztései is erőteljesen javasoltak.
- „A már létező kerékpárutak és sávok állapotának javítása, a balesetveszélyes csomópontok átalakítása”. A már létező kerékpárutak felújítása terén jelentősebb fejlesztések a meglévő útkereszteződések körforgalmi csomópontokká történő alakítása során valósultak meg.
- „Az intermodalitás erősítése, különösen a kerékpározás és a közösségi közlekedés összekapcsolása révén (pl. B+R tárolók fejlesztése a közlekedési csomópontokban).” Az IMCs terveiben van komoly fejlesztés előirányozva, illetve Hetényegyháza és Katonatelepe esetében van gondolkodás.
- „A kerékpárosbarát forgalomszervezés elterjesztése, például egyirányú utcák kétirányúsításával a biciklisek számára vagy kerékpáros piktogramok alkalmazásával.” Ebben a körben komoly előrelépések történtek.

Közlekedésbiztonság és szemléletformálás:

- „A közlekedési kultúra fejlesztése, a kölcsönös tiszteleten alapuló, partnerségi viszony előmozdítása az autósok, kerékpárosok és gyalogosok között.” Ezen a területen még több rendészeti erőforrásra lenne szükség, ami részben biztosítja a szemlélet változását.
- „A kerékpározás népszerűségének növelése, a pozitív társadalmi megítélés erősítése, kiemelt hangsúlyt fektetve a fiatalabb generációk megszólítására.” A 2011 és 2022 között 4 százalékponttal csökkenő kerékpárhasználat a városban arra utal, hogy ez a törekvés nem volt átütően sikeres.
- „A biztonságos közlekedési ismeretek terjesztése célzott oktatási és képzési programokon keresztül.” Történtek erőfeszítések, de az áttöréshez további, folyamatos programok szükségesek.

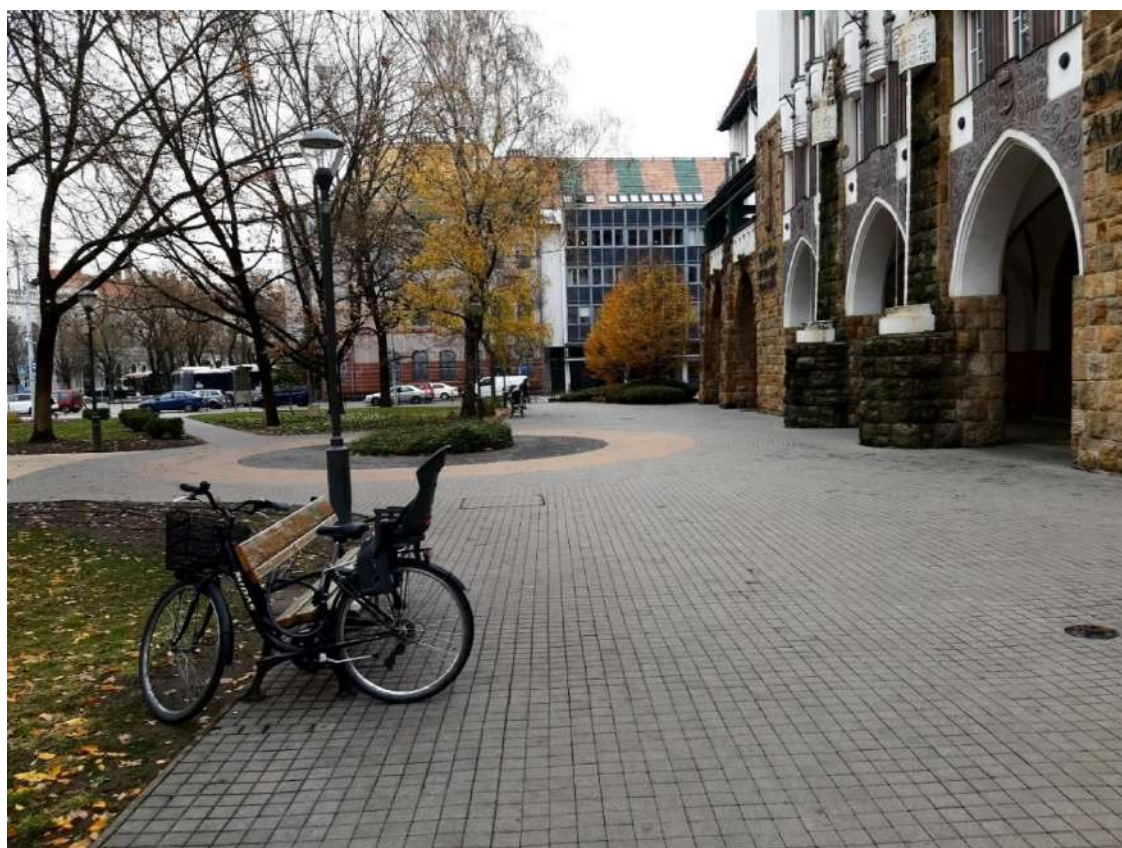
Turizmus és rekreációs kerékpározás:

- „A város körüli szabadidős célpontok, mint az Arborétum vagy a Kiskunsági Nemzeti Park látogatható területeinek jobb kerékpáros bekötése a városi hálózatba.” Az Arborétum megközelíthető kerékpárral, a Kápolna rétéhez azonban nincs átvezetés a közeli kerékpárútról.
- „Kecskemét integrálása az országos és regionális kerékpáros túraútvonalakba.” Kompromisszumokkal ugyan, de kijelölésre került a Kecskeméten áthaladó 5. sz. országos útvonal.
- „A kerékpáros turizmust kiszolgáló infrastruktúra (pl. szervizpontok, pihenőhelyek, informatív táblák) fejlesztése.” A szabadidős útvonalak kijelölésével a kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése továbbra is fontos prioritás kell, hogy legyen, melyre jelen terv is javaslatot tesz.

Kerékpártárolási lehetőségek:

- „Megfelelő mennyiségű és minőségű, biztonságos kerékpártároló létesítése a kulcsfontosságú intézményeknél, munkahelyeknél és sűrűn lakott területeken.” A városban nagyszámú kerékpártámasz van, számuk növekedett az elmúlt időszakban, minőségükben és számukban további jelentős fejlesztés szükséges.
- „A belvárosi, kereskedelmi és szolgáltató egységek közelében elérhető tárolókapacitás bővítése a könnyebb ügyintézés és vásárlás érdekében.” Vannak jelei a fejlesztésnek, de egészében pontszerű, központi nem irányított és nem egységes minőségű a városi tárolókapacitás.

A 2014-es KHT nagyon fontos mérföldkő volt, a kijelölt fókuszterületeken történtek előrelépések, illetve számos ott leírt fejlesztés azóta megvalósult, de városi szinten továbbra is jelentős fejlesztések szükségesek. Az iparvárossá lett Kecskeméten a növekvő közúti forgalom és a lassan fejlődő kerékpárhálózat egyelőre nem tudott érdemben hozzájárulni a kerékpározás részarányának erősödéséhez.

**Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Mobilitási Terve (SUMP, 2016)**

Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2016-ban készült el, felülvizsgálata folyamatban van. A Terv részletesen, önálló programcsomagban foglalkozik a kerékpáros közlekedés fejlesztésével.

A SUMP alapvetően a környezetbarát, „lágyszor” közlekedési módok” (gyaloglás, kerékpározás, elektromobilitás) elterjesztésére fókuszál. A kerékpározás fejlesztése kiemelt jelentőségű, mivel a város földrajzi adottságai (alföldi város, kis szintkülönbség, sok napsütéses óra) kedvezőek a kerékpáros ingázás és általában a kerékpározás szempontjából.

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos megállapítások, célkitűzések és fejlesztési irányok a „II. Komplex kerékpáros fejlesztések: Biciklizz, Kecskemét!” programcsomagban találhatók. A programcsomag célja, hogy a kerékpározás környezetbarát, fenntartható és élményszerű alternatívát biztosítson a városban történő közlekedésre a lakosok, az ingázók és a turisták számára. További célként fogalmazza meg, hogy a városlakók és ingázók a rövidebb és közepesen hosszú (5-10 km-es) helyváltoztatásokhoz megfelelő időjárási körülmények között tudatosan válasszák a kerékpárt, mely a 10 km feletti távolságok esetén kiegészítője lehet a közösségi közlekedésnek.

A programcsomag három fő intézkedéscsomagot tartalmaz („idéz a SUMP-ból”/ megvalósulás foka):

„II/1. Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása, melynek célja a maximális biztonságot nyújtó, gyors eljutást lehetővé tevő hálózat kiépítése a városon belül és a környéki területekre, bringasztrádák kiépítése, balesetveszélyes szakaszok felülvizsgálata, a hálózati hiányok pótlására kerékpársávok kialakítása, a kereszteződések biztonságossá tétele, illetve a rövid és hosszú idejű kerékpártárolás fejlesztése, továbbá a mindennapi, alkalmi és turisztikai célú kerékpározáshoz kapcsolódó tájékoztatói rendszer kiépítése és az automata kerékpáros számlálók telepítése révén.” Előrelépések történtek, de az egybefüggő minőségi kerékpáros törzshálózat még kiépítésre vár.

„II/2. A kerékpáros infrastruktúra minőségének folyamatos fenntartása a meglévő hálózat rendszeres karbantartása és felülvizsgálata érdekében. Ezen intézkedéscsoport a rendszeres és ütemezett karbantartás érdekében, felülvizsgálati és monitoring rendszer kidolgozását, valamint a meglévő Kerékpárforgalmi hálózat felújítását irányozza elő.” E téren nem történt előrelépés, országos tendencia a hálózat állagmegőrzésének elmaradása.

„II/3. BIKE Közbringa-rendszer kiépítésére irányuló intézkedéscsomag célja egy vegyes (hagyományos és elektromos) közbringa-rendszer kiépítése a módváltás elősegítésére, melyet az infrastrukturális alapok megteremtésével, ill. kiemelt fejlesztési tengelyek létrehozásával, gyűjtőpontok kialakításával (forgalomvonzó létesítményeknél, közlekedési csomópontokban, P+R parkolóknál) kíván elérni a terv.” A kérdéskörben további vizsgálat szükséges.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése szorosan kapcsolódik más, a tervben szereplő programcsomagokhoz is, különösen az IV. Intermodális Csomópontozáshoz és a II. Belváros átalakításához. Utóbbi keretében cél a Kiskörúton belül a gyalogosoktól elkülönített kerékpáros forgalom létrehozása, a tranzitforgalmat szolgáló, kétirányú kerékpáros forgalom kialakítása, illetve a rövid tárolást szolgáló, sűrűn elhelyezett kerékpáros támaszok kiépítése a gyalogoszónában. Az Intermodalitás programcsomag a közlekedési módok közötti váltás feltételeinek javítását célozza. Kecskeméten a gyalogosok és a kerékpárosok együttélése harmonikusnak mondható, a módváltás feltételeiben jelentős változás nem következett be.

Végül a SUMP III. Tudatos Mobilitás programcsomagja a kerékpározás ösztönzését célozza a munkába járás során és a biztonságos városi kerékpározás oktatását irányozza elő.

A Fenntartható Mobilitási Terv felülvizsgálata folyamatban van, annak releváns megállapításait a KHT átvette.



Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS, 2017)

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése 227/2014. (IX.4.) közgyűlési határozatával fogadta el Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiáját, melynek felülvizsgálatára 2017-ben került sor, amit a jogszabályi, szervezeti változások, valamint a forrásoldali keretek bővülése mellett, a város dinamikus gazdasági fejlődése és funkcionális bővülése indokolt, a módosított stratégiát 218/2017. (X. 26.) számú közgyűlési határozatával fogadta el a Közgyűlés.

Az ITS egyik kiemelt tematikus célja (Tc1) A térségi elérhetőséget 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.

Az ITS-ben nevesített programcsoportok, programok, mint a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos beavatkozások az alábbiak:

- A Városi és térségi közlekedés-, közút- és informatikai fejlesztés programja (P3) **magában foglalja a kerékpáros övezetek, kerékpárforgalmi létesítmények komplex fejlesztését, valamint a kerékpáros közlekedés feltételeinek és biztonságának javítását Kecskeméten** (P3.12).
- A P3 program keretében tervezik a **hivatásforgalmi és turisztikai igényeket is kielégítő kerékpárút fejlesztést Hetényegyháza, Helvécia, Méntelek, Ladánybene, Lakitelek és Kerekegyháza irányába** (P3.7).
- Az „Egészség és aktivitás” életminőség-fejlesztő program (P10) részeként kiemelt program a **Gyalogos- és kerékpárosbarát Belváros programja** (P10.7).

Kecskemét Megyei Jogú Város Klímastratégia (2021)

Kecskemét Megyei Jogú Város Klímastratégiája a kerékpáros közlekedést a klímaváltozás mérséklését célzó, fenntartható közlekedési módok közé sorolja, amelyek fejlesztése kulcsfontosságú a város élhetőségének és környezeti állapotának javításában. A dokumentum a kerékpározást a mitigációs (kibocsátáscsökkentési) célok elérését támogató, lágy közlekedési módok fejlesztésének részeként kezeli.

A klímastratégia az M2: Füstmentes Zónák kialakítása tematikus cél keretében nevesíti az M2.6. Fenntartható mobilitás ösztönzését, a lágy közlekedési módok előnyben részesítésével többek között az infrastruktúra hozzáférhetőségének, különösen a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítása révén.

A dokumentum kiemelt figyelmet fordít a szemléletformálással kapcsolatos célkitűzésekre is, melynek részeként folyamatos szemléletformálási akciókat javasol a szelíd közlekedés érdekében (SZ1.4.), ideértve a *kerékpárhasználat ösztönzését* a helyi cégeknél, irodaházakban és oktatási intézményekben (pl. a „Bringázz a munkába!” kampány mintájára), valamint az iskolai kereteken belüli népszerűsítést.

Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója 2021-2030 (2021)

Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója (2021–2030) kiemelten kezeli a kerékpáros közlekedést a fenntartható városi mobilitás és a klímabarát városfejlesztés részeként.

A Konceptió egyik tematikus célja a fenntartható városi mobilitás erősítése, ami magában foglalja a közösségi közlekedés, az elektromobilitás és a lágy közlekedési módok előtérbe helyezését.

A „klímabarát, lágy közlekedési módok” (pl. gyaloglás, kerékpározás, és egyéb elektromos közlekedési módok) előnyben részesítése a belváros közlekedési rendszerében célkitűzés, ezzel is hozzájárulva a Kiskörút övezetében megvalósítandó „alacsony”, vagy „zéró” kibocsátású zóna kialakításához.

Az elektromobilitás feltételeinek javítása és a lágy közlekedési módok előtérbe helyezése is cél a Konceptió szerint.

Kiemelt feladat továbbá a városi és elővárosi kerékpárút-hálózat jelentős bővítése és a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése. A Konceptió a kerékpárút-hálózat hiányzó elemeinek megépítését és a meglévő kerékpárforgalmi hálózat elemeinek ütemezett felújítását sürgeti, továbbá nevesít számos tervezett vagy szükséges kerékpáros fejlesztést a városi hálózatfejlesztés, a térségi/elővárosi kapcsolatok fejlesztése, valamint az intermodalitás és közösségi kerékpározás területén.

Kecskemét Településfejlesztési Konceptiója a kerékpáros közlekedést a közúti forgalom csökkentésének és az élhető, klímatudatos város kialakításának részeként pozicionálja, hangsúlyozva a hálózat bővítését, az intermodalitást (B+R) és a biztonságos közlekedési feltételek megteremtését.

Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési stratégiája 2021-2027 (FVS, 2024)

Kecskemét Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájának (FVS) stratégiai munkarésze, Kecskemét jövőbeni fejlesztési irányait, céljait és finanszírozási kereteit mutatja be a 2021–2027-es időszakra. A stratégia a kerékpáros közlekedést a városi mobilitás fejlesztésének, a klímatudatos és élhető városi környezet megteremtésének integrált részeként kezeli.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése a stratégia egyik fő, a Tc4: Fenntartható városi mobilitás erősítése, a közösségi közlekedés, az elektromobilitás és a lágy közlekedési módok előtérbe helyezése tárgyú tematikus célhoz kapcsolódik. A kerékpározás előtérbe helyezése a fenntartható városfejlesztés egyik prioritása.

Az FVS egyik átfogó célja az „Élhető város” stratégiai cél megvalósítása, amely keretében a közösségi és lágy közlekedést támogató rendszerek komplex fejlesztése kiemelt szerepet kap.

A Stratégia cselekvési terve négy, a kerékpáros közlekedés fejlesztésével kapcsolatos beavatkozást is tartalmaz a Tc4-en belül:

- 1.4.1 Községi és lágy közlekedési formákat támogató rendszerek tervezése és komplex fejlesztése (pl. közösségi kerékpárrendszer, roller, elektromos motor kölcsönző és elszámoló rendszerek).
- 1.4.3. Városrészek közötti, szatellit és környező településekhez kapcsolódó kerékpáros közlekedési hálózat rendszerszempon্তু fejlesztése, mely magában foglalja a hiányzó kerékpárút szakaszok kiépítését és új szakaszok fejlesztését, illetve fontos fejlesztési feladatként határozza meg a dokumentum az EUROVELO6-os vonal elemeinek fejlesztését is.
- 1.4.4. A városi e-mobilitás és a közúti közlekedést kiváltó alternatív közlekedési formák használati háttérfeltételeinek javítása és erősítése, beleértve az elektronikus tájékoztatási rendszerek kiépítését is.
- 1.4.5. Községi és lágy közlekedési rendszerek ismertségét, népszerűségét és használatát elősegítő tájékoztatók és közösségi programok, melyek segítenek az alternatív közlekedési módokra való átszoktatásban.

A stratégia területi vonatkozásait tekintve a kerékpáros közlekedés fejlesztése számos városrészt érint:

- Belváros: A közlekedési és parkolási rendszer átalakítása a lágy közlekedési formák előnyben részesítésével valósul meg (Tc4).

- Déli Iparterület (Szent László város): Az 5-ös számú főút déli szakaszának fejlesztése, valamint a déli iparterület kerékpáros infrastruktúrájának kiépítése cél a meglévő ipari területek ellátása érdekében (Tc4).
- Vacciköz: A Nagy Lajos Király körút és a Mátyás király körút összeköttetésének megteremtése mellett cél a Mikszáth Kálmán körút és Akadémia körút legalább kerékpáros szintű kapcsolatának biztosítása, valamint a sugár irányú kerékpáros úthálózat biztosítása a Talfája közön keresztül a városközponttal (Tc4).
- Máriaváros-Széktó: A terület kerékpáros kapacitásainak bővítése tervezett.
- Szatellit településrészek (Kadafalva, Halasi úti kertek, Matkó, Szarkás, Talfája) vonatkozásában a kerékpárút-építési programok indítása és felújítások megvalósítása, illetve a közútfejlesztésekhez kapcsolódó kerékpárutak fejlesztése a cél (pl. Kadafalva: kerékpárút kiépítése az Izsáki út irányába).

Kecskemét Megyei Jogú Város Településrendezési Terve – Alátámasztó javaslat – Közlekedési munkarész (2023)

A 2023-ban elkészült anyag beépült a város településrendezési tervébe, elfogadása napirenden van, de még nem történt meg. Bár a TrT megalapozásának nem volna feladata koncepcionális közlekedési állítások, javaslatok megfogalmazása, azonban akár az egyes módok hálózatai, akár a városrészi tervek kapcsán ezek egy részének átgondolása szükséges volt. Így aztán a munkában jelentős koncepcionális gondolkodás történt, közlekedéshálózati vizsgálatok folytak a következő elvek mentén:

- A fenntartható módok támogatása, előnyben részesítése, helyzetbe hozása,
- Megelőlegező jellegű fejlesztések preferálása,
- Hierarchikus hálózatok létrehozása, ahol az országos, városi és lokális elemek egymásra épülnek,
- A legfájóbb hálózati hiányok kezelése.

A Trt. közlekedési megalapozó munkarészére érdemes úgy tekinteni, mint a közlekedési koncepció szellemi előképére. A legtöbb itt megfogalmazódott javaslatot a koncepció átvette, továbbfejlesztette, így itt fogalmazódott meg először:

- A kékgalléros igények helyett a fehérgalléros kerékpározás igényeinek kielégítése
- A szabadidős fejlesztések fontossága
- A kerékpáros infrastruktúra környezetének fontossága

Településrendezési szempontból a következő fő irányok fogalmazódtak meg:

- Szükséges egy kerékpáros problématérkép megalkotása
- Kellően széles, tartós minőségi burkolattal készülő, biztonságos átvezetéseket adó hálózati elemek építése
- Egyes szomszédos települések felé menő és városi tervezett kerékpárutak nyomvonalainak felülvizsgálata, a főutaktól való távolabbra helyezés és a minőségi környezet megvalósíthatósága érdekében.
- A minőségi kerékpáros környezet megteremthetősége érdekében a fásítás keresztshelvényi tervezése, ahol lehetséges.
- A meglévő gyalogos-kerékpáros közös létesítmények felülvizsgálata, ahol szükséges és lehetséges, azok szétválasztása.

- A belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna továbbfejlesztési, kiterjesztési helyigényének biztosítása, új átvezetések igénye.
- A városi kerékpártárolás létesítményeinek felmérése, minőségi és mennyiségi fejlesztések megvalósítása.
- Az újonnan beépülő, korábban tanyás területek bekötésének tervezése.
- A kerékpáros ráhordás és az ehhez szükséges B+R létesítmények hálózatának alaplétesítményei a városon belüli vasútállomásokon és egyes fontosabb autóbusz-megállóhelyeken.
- A növekvő mikromobilitási igényekre válaszul szélesebb és tartósan jó minőségű kerékpáros infrastruktúra tervezése különösen a belső városrészekben.
- Egyes közlekedési infrastruktúra elemek (közút és vasút) átjárhatóságának biztosítása
- Mintaként több fejlesztési területen is megelőlegező jelleggel koncepcionális kerékpárhálózati javaslat született.

A TrT. kapcsán érdemes hangsúlyozni, hogy a városi gépjárműforgalom növekedésével párhuzamosan a kerékpárforgalmi hálózati elemek elhelyezése egyre nehezebbé válik a közúthálózat elemein. Sok esetben keresztmetszeti problémákkal (szabályozási szélesség) küzdenek a tervezők, így minden olyan javaslat felértékelődik, amely nem feltétlenül (vagy nem kizárólagosan) a meglévő vagy tervezett nagy forgalmú utak mentén képzei el a jövőbeli kerékpárhálózati elemek kiépítését.

A TrT. fejlesztési területeinek tervezett területhasznosítását és úthálózati képét a KHT figyelembe veszi a tervezés során. A fejlesztési területekre előzetesen készített térhasználati elképzelések (víziók) már figyelembe veszik azt, hogy az érintett városrészek/fejlesztési területek belső övezeteiben a lágy közlekedési módokat kell előnyben részesíteni. Emellett több olyan természetközeli útvonal javaslat is megfogalmazódott, amely pl. a meglévő belvízelvezető (a jövőben sokkal inkább vízpótló) csatornák mellett képzei el a szabadidős kerékpározás főbb útvonalait.

Kecskemét Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv (ZIFFA) 2025

A ZIFFA Kecskemét komplex ágazati stratégiai dokumentuma, amelynek célja az ökoszisztéma-szolgáltatások hosszú távú megőrzése és fejlesztése, különös tekintettel a klímaváltozás hatásainak mérséklésére. A dokumentum a közelmúltban került véglegesítésre, a Közgyűlés november végén fogadta el. Fő hálózati megállapítások:

- A hálózatos kapcsolatok hiánya a központi belterületen belül és a külső részekben egyaránt megfigyelhető.
- Kiemelt szerkezeti elem a **ÉNy-DK irányú „Zöld ék” folyosó**. Ez a szerkezeti sáv köti össze a Nagynyíri-erdőt és az Arborétum/Szabadidőközpont területét a városi szövetbe mélyen benyúlva.
- A fejlesztés alapvető célja az **utak menti, általában alacsonyabb minőségű zöldinfrastruktúra elemek és a nagyobb, tömb jellegű zöldterületek összekapcsolása**.

Fejlesztési Intézkedések:

- A **„Zöld utak és fasorok megőrzésének és megújításának programja”** kulcsfontosságú, mivel a fák által nyújtott ökoszisztéma-szolgáltatások (pl. árnyékolás, mikroklíma-javítás) a leginkább érzékelhetőek a lakosság számára.
- A terv előírja a minimum **2,25 m² fahelyek** kialakítását, ami meghaladja a korábbi előírásokat, és részletes szabályozást vezet be a burkolatokra és a törzsvédelemre vonatkozóan.



- **„Zöld övek” létesítése:** A 4 sávos Nagykörúton és a belső 4 sávos utakon (pl. Kiskörút) a szélső közlekedési sávok helyén **„zöld övek”** létesítése javasolt a zöldfelület növelése érdekében.
- **Fejlesztési területek:** Tervben szerepel többek között a Nyíri út külső szakaszának, a Szolnoki úti kerékpárút, a Balaton utca, Búzavirág utca, Mérleg utca és a Gábor Dénes utca fejlesztése is. A cél **klímabarát utcák és terek** kialakítása, amelyek víz-visszatartó burkolattal és árnyékoló elemekkel rendelkeznek.

A ZIFFA célja Kecskemét zöldinfrastruktúrájának hálózattá fejlesztése, ahol a „zöld utak és zöld sétányok” a város klímarezilienciájának (pl. hősziget-hatás csökkentése) és biodiverzitásának növelésében kiemelt szerepet játszanak, összekötve a városrészeket és biztosítva az ökológiai folyosók áramlását.

Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025)

A dokumentum alapvető célkitűzése, hogy a várost fenntarthatóbb, élhetőbb fejlődési pályára állítsa, amelynek során Kecskemét autóval is jól közlekedhető, de nem autó központú várossá válik. **A koncepció a közútfejlesztési dominancia oldására, a közlekedési módok közötti egyensúly megteremtésére és a közlekedési rendszer minőségi fejlesztésére összpontosít.**

A kerékpáros közlekedéssel közvetlenül összefüggő célkitűzések:

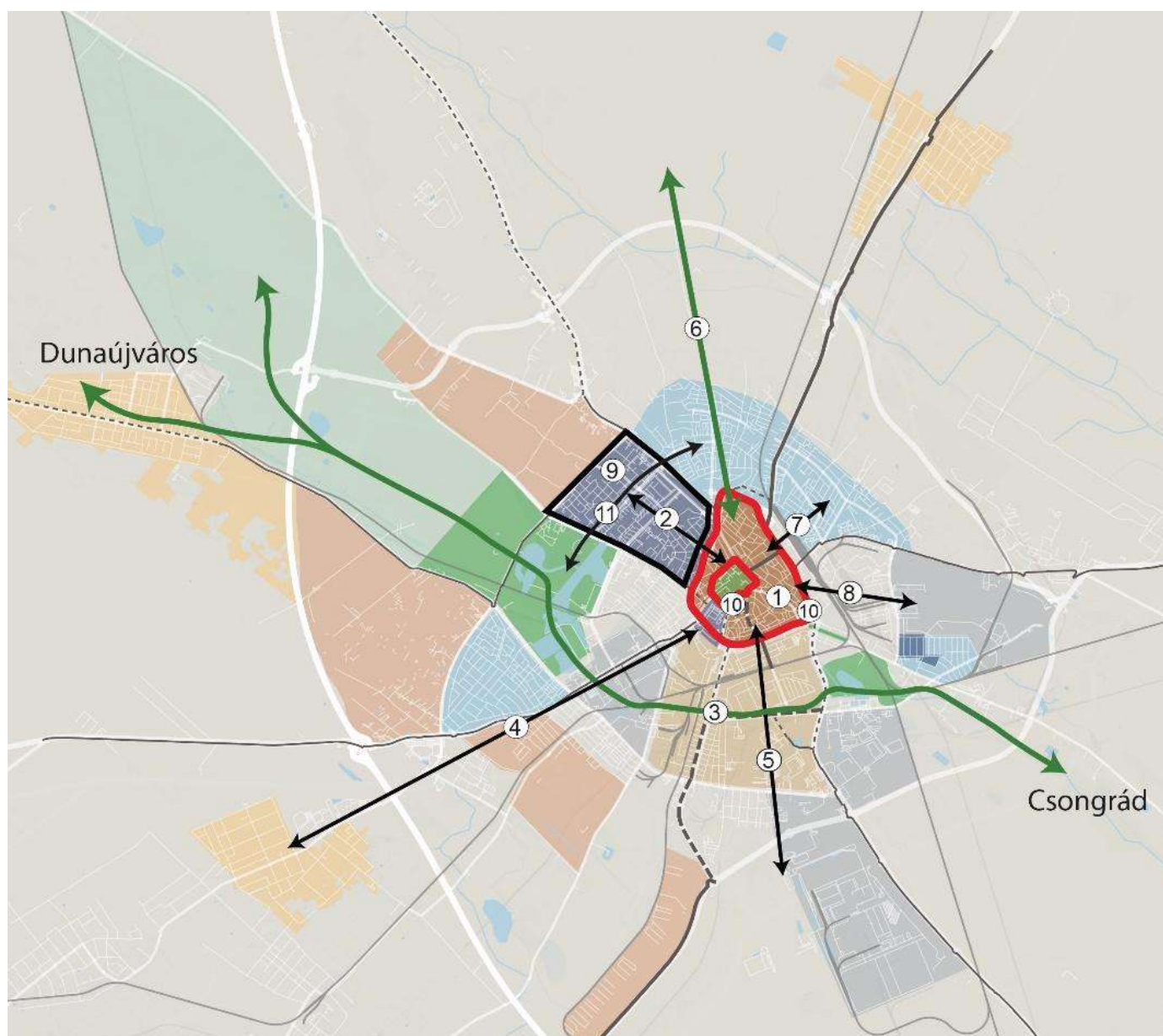
- A kerékpáros közlekedés részarányának növelése a Nagykörúton belüli területen 25%-ra.
- A kerékpárforgalmi főhálózat hiányzó elemeinek pótlása.
- A szabadidős célú kerékpározás feltételeinek javítása természetközeli útvonalak kijelölésével.
- A szomszédos települések felé való eljutást szolgáló, még meg nem valósult településközi vonalak szabadidős célokra is alkalmas kialakítása (árnyékolás, pihenők, főutaktól távolabbi, tájba illesztett vezetés)
- A „Vision Zero” szemlélet elfogadása, közelítése: a közlekedési halálesetek számának nullára, a súlyos sérülések számának pedig jelentős csökkentése a cél.
- Hatékony forgalomcsillapítási és sebességcsökkentési programok bevezetése, különösen a Nagykörúton belül (30 km/órás zóna).
- A közlekedési eredetű károsanyag-kibocsátás és zajterhelés 20%-os csökkentése 2030-ig.
- Megosztott mikromobilitási eszközök és infrastruktúra kiépítésének javaslata, az igényfelmérés és szolgáltatói egyeztetések után.

A kerékpározás szempontjából fontos további célkitűzések a következők:

- A gyalogos közlekedés részarányának növelése a Nagykörúton belüli területen 25%-ra.
- Városi sétányhálózat létrehozása a Belváros, a Széchenyiváros és a szabadidős területek között.
- A közlekedési módváltás feltételeinek megteremtése a vasúti megállóhelyeken, elsősorban a környező településeken (B+R, autóbuszos ráhordás, P+R).
- A városszerkezeti szempontból hiányzó fő közúthálózati elemek pótlása, kiemelten a környező településeken (pl. Csabay Géza körút – Mindszenti körút összekötése). (ideértve a kerékpáros hálózat érintett elemeit is).

Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Mobilitási Terve (SUMP)

A terv felülvizsgálata a KHT készítésével párhuzamosan zajlott, ugyanazokon az alapokon és ugyanabban a műhelyben. A SUMP releváns megállapításait a KHT átvette.



A kerékpáros koncepció alapjai

- ① Belváros kerékpárosbarát átalakítása, vision zero megalapozása
- ② A Belváros - Széchenyiváros kerékpáros-tengely kiépítése
- ③ 5. sz. országos kerékpáros útvonal a Csukás-ér metén
- ④ Kadafalva - Belváros kerékpárostengely
- ⑤ Belváros - Szent László város - Mercedes gyár kerékpárostengely
- ⑥ Természetközeli kerékpárosútvonal kiépítése Belváros-Vacsihegy kapcsolattal
- ⑦ Hunyadvárosi kapcsolat az IMCS kapcsán tervezett felüljárón át
- ⑧ Műkertvárosi kerékpáros tengely
- ⑨ Széchenyiváros kerékpárosbarát átalakítása
- ⑩ Több és biztonságosabb kerékpáros átvezetések a Kis- és a Nagykörúton
- ⑪ Műkertvárosi kerékpáros tengely

7. ábra: A Közlekedési Konceptió kerékpáros tervlapja (Forrás: Kecskeméti Közlekedési Konceptió 2025)

3.2 VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA

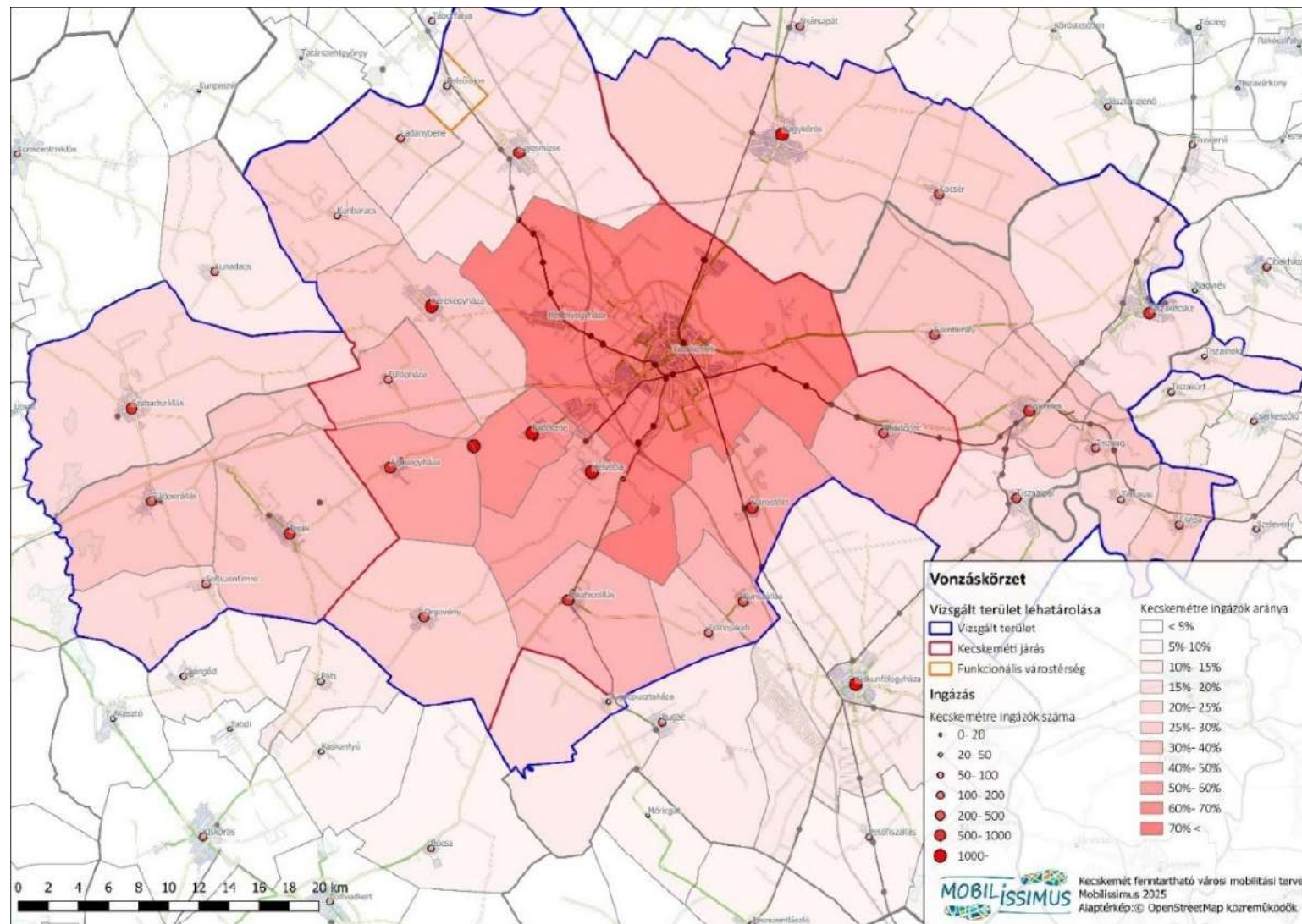
A vizsgált terület Kecskemét közigazgatási területe, kitérve a szomszédos településekkel való kapcsolatokra is.

3.2.1 TELEPÜLÉSSZERKEZET

A város szerepe a települési hierarchiában

Kecskemét a Duna-Tisza-közének legnagyobb települése, Bács-Kiskun vármegye székhelye, Magyarország nyolcadik legnépesebb (állandó népesség: 108 651 fő, 2025) és hetedik legnagyobb területű (322,57 km²) városa, jelentős településhálózati, gazdasági és közlekedési csomópont.

A funkcionális várostérség azt mutatja meg, hogy a város vonzáskörzetében milyen arányú a Kecskemétre ingázók száma (8. ábra). A sötétebb színnel jelzett területeken magasabb ez az érték. A funkcionális várostérség túlmutat a kecskeméti járás területén.



8. ábra: Kecskemét funkcionális várostérsége

Kecskemét vonzáskörzetének lakossága jelentős változásokon ment keresztül az utóbbi években. A funkcionális várostérséghez tartozó 30 településen élők száma 16 település esetében csökkent, 14 esetben pedig növekedett.

Érdekes, hogy a Kecskeméttől nyugatra fekvő érintett települések lakosságszáma döntően növekedett, a várostól kelet felé esőké viszont csökkenést mutatott. Külön figyelemre méltó Ballószög lakosságszáma, amely 2011 és 2022 között csaknem harmadával, 29%-kal nőtt, és Nagykőrösé, ahol lakosság ugyan csupán 4%-kal csökkent, azonban ez a gyakorlatban közel ezer embert jelent.

A nagy kiterjedés és az alföldi településstruktúra eredménye, hogy akár Kecskemét külső városrészei (Hetényegyháza, Méntelek, Katonatelep), akár a legközelebbi agglomerációs települések (Ballószög, Helvécia) egyaránt 10 km feletti távolságra vannak Kecskemét belvárosától. A következő, egyébként Kecskeméthez szorosan kötődő agglomerációs gyűrű (Nyárlőrinc, Nagykőrös, Lajosmizse) már inkább 20 km-es távolságra van, ami már túl nagy távolság a napi kerékpáros ingázáshoz. Néhány szatellittelepüléstől (pl. Helvécia, Ballószög, illetve Városhőd közlebbi részei) és külső városrésztől (Hetényegyháza, Kadafalva) eltekintve **a város és környéke távolsági viszonyai alapvetően nem kedveznek a napi kerékpározásnak a túl nagy távolságok miatt.** A Kiskunság homokos talaja miatt a földutak ezen a területen száraz időben (nyáron) kerékpárral jellemzően nem, vagy kevésbé járhatók.

A városszerkezet jellemzői kerékpáros szemmel

A város szerkezete alapvetően gyűrűs-sugaras szerkezetű, de a gyűrűirányú elemek csak a belső városrészben teljesek (és itt sem egyenkesztmetsetűek) és éppen a legfontosabb, átmeneti jellegű zónákban nem érnek össze, szakaszosak. A sugárirányú elemek tekintetében is hiány van a déli iparterület felé. Külön említésre méltó a várost mára már teljesen körbevevő elkerülő gyűrű, amelynek része az M5 autópálya is, és amely az ipar elérhetőségi, szállítási jellegű igényeinek extenzivitását messzemenően kiszolgálja. Ebből következően **a város belső területeinek többségén alapvetően kicsiny a teherforgalom, ami a kerékpározás szempontjából jó, az elkerülő szakaszok közötti felületei azonban éppen a nagy teherforgalom miatt nem alkalmasak a kerékpáros használatra, keresztezésük pedig nagyon kevés helyen lehetséges.**

A Belváros sűrűn lakott, szolgáltatás- és munkahelygazdag, egyben hivatali negyed is. A fő gond itt a személygépkocsis érkezések túlzottan magas aránya és az ebből következő, főleg hosszú idejű parkolással összefüggő gondok, valamint a jelentős átmenőforgalom. Ezek kezelése régi igény, a leghatékonyabb megoldás az új alközpontok létrehozása mellett a Belváros alternatív megközelítési módjainak (helyi busz, kerékpár, gyaloglás) helyzetbe hozása, egyidejűleg a személygépkocsi közlekedés óvatos, tudatos és folyamatos kiszorítása a parkolásszabályozás, a felületfoglalás segítségével. Ennek fontos eleme a komplex zöldfelületi fejlesztés a fejlesztendő gyalogos és kerékpárutak mentén, mely az alternatív módok attraktivitását nagy mértékben növelheti. **A Belváros ma is vonzó kerékpárral, különösen a gyalogos-kerékpáros főtér látványos és itt sok a biciklis. Számos kisebb utca ma is kimondottan alkalmas kerékpáros használatra, ugyanakkor nincs valóban attraktív, összefüggő és biztonságos hálózat.**

A város elvi szinten letisztult (de nem teljesen kiépített) szerkezetét az elmúlt évtizedben a korábbi külterületek, zártkertek gyors és közlekedési szempontból sem szabályozott beépülése rontja le, amely folyamatnak még a lassítása is folyamatos kihívások elé állította és állítja az eszköztelen önkormányzatokat. **Az újonnan beépült területek szilárd burkolatú utak híján kerékpározásra is kevésbé alkalmasak.**

A várost mára meghatározzák a főként járműipari profilú, nagy kiterjedésű iparterületek, amelyek a város déli és keleti területeire koncentrálnak. Ezek főleg személygépkocsira épülő megközelítése, az intenzív szállítási igények és a céges buszos munkásszállítás alternatív hálózata különleges és nehezen kezelhető problémahalmazt eredményez itt is, könnyű megoldások nélkül. **Az új iparterületek esetében a város figyelt rá, hogy legyen kerékpáros infrastruktúra, ugyanakkor ennek várossal való minőségi kapcsolata**

még kiépítésre vár, ám a déli városrész forgalmas és szűk útjain ennek igazán könnyen megvalósítható lehetőségei nem látszanak.

A beépítés jellemzői

Kecskeméten minden Magyarországon jellemző beépítés hangsúlyosan jelen van:

- A Belváros organikus, sűrűn beépített, sűrű utcahálózattal rendelkező terület, mai formájában is több kerékpározhatósági kritériumnak megfelel. A jelentős forgalom és a parkolási igények kielégítésének szándéka azonban számos kerékpározás szempontjából kedvezőtlen kompromisszumot szült, amely **komoly akadálya a minőségi kerékpáros fejlesztéseknek**.
- A lakótelepek (Széchenyiváros, Árpádváros, Műkertváros) jellemzően zöldebbek, tervezett az utcahálózat és van minőségi belső gyaloghálózat is, ugyanakkor a külső kapcsolatok már jóval kevésbé minőségiek. **A lakótelepeken belül a kerékpározás feltételei adottak, ha nem is minden esetben ideális a kialakítás, ezzel szemben a városi kapcsolatok fejlesztésre szorulnak.**
- Kecskeméten jelentős a kertvárosok aránya, egyben ez a leggyorsabban növekvő lakóövezeti kategória. Elvileg egy kertváros akár jól kerékpározható is lehetne, de a hazai viszonyok között ennél jellemzőbb az autóra épülés és a nem feltétlenül biztonságos csomópontok jelenléte. Ezzel együtt a **kertvárosok - eltekintve a városi szerepű, forgalmas utaktól - kerékpározásra alkalmasak, ám külső kapcsolataik nem minden esetben kielégítőek.**
- Alföldi specialitás a tanyák, lakott külterületek nagy száma és aránya. Ezek többsége lényegében kertvárosi jellegű, de az elmúlt évtized intenzív kiköltözési hullámai sok helyen szabályozatlan várostestet hoztak létre a megközelítés fejlesztése vagy akár fejlesztetősége nélkül. **A volt tanyás területek egy része messze esik a város belső részeitől, úthálózata nem burkolt, keskeny, kerékpározásra lényegében alkalmatlan.**
- Kecskemét iparvárosi létének leglátványosabb elemei az iparterületek, amelyek a déli és a keleti városrészekben koncentrálnak, de kisebb gazdasági területek szinte minden városrészben jelen vannak. **A nagy iparterületeken épült jó minőségű kerékpáros infrastruktúra, de ennek városi hálózathoz való csatlakozása egyenlőre csak nagyon korlátozottan valósult meg.** Az ipari munkahelyek esetében a kerékpározás motivációja alacsony.

Kecskemét szétterülése

Kecskemét alföldi jellegének megfelelően, nagy alapterületű város, jelentős vonzáskörzettel. A legfőbb térszerkezeti folyamatokat tekintve az elmúlt évtizedekben Kecskemét szétterült: a külterületi részek beépülése (2001-ben a külterületi népességszám 13 732 fő volt, míg 2022-ben már 18 861 fő, az egyéb belterületi egységek népességszámának növekedése is hasonló ütemben zajlott, az 9 401 főről 13 025 főre növekedett), a beépítésre szánt területek folyamatos növelése, valamint az iparterületek megjelenése⁶ mind nagyobb kiterjedésű várostesthez vezetett, új közlekedési igényeket gerjesztve.

Emellett a központi belterület népességcsökkenése (2001-ben még 84 616 fő, 2022-ben már csak 76 234 fő), a Belváros és a lakótelepek előregedő társadalma, a dinamikus emelkedő ingatlanárak egyre nagyobb, közösségi közlekedéssel egyre kevésbé ellátható területeket és egyre hosszabb utazásokat eredményeztek.

Ez a szétterülési folyamat egyáltalán nem kedvez a kerékpározásnak.

⁶ Míg 2005-ben az összes gazdasági terület kiterjedése a városban 856,9 ha volt, addig 2023-ban 2188,1 ha, ami 155 %-os növekedés, ezen belül csak az ipari területek 903 ha-t tesznek ki napjainkban. Ezzel párhuzamosan csak 2013 óta a szántók területe több mint 910 ha-ra csökkent, a művelésből kivont területek nagysága ugyanettől az évtől napjainkig 691 ha-t tett ki.

3.2.2 DOMBORZAT, ZÖLDFELÜLETEK ÉS ÉGHAJLATI VISZONYOK

Domborzati viszonyok

Kecskemét és környezetének domborzati viszonyai a kerékpározás szempontjából kedvezőek, a szintkülönbségek szélsőségei a közigazgatási területen és közvetlen környezetében nem haladják meg a 40 métert, így a város területe szinte teljesen síknak tekinthető. **A sík, alföldi táj és ennek alapvetően mezőgazdasági jellegű, vidéki hangulata és domborzati viszonyai a kerékpározásnak kedvezőek, ugyanakkor az egyhangúság a kerékpározás szempontjából hátrány is lehet.**

Klimatikus viszonyok

Éghajlatát tekintve a térség az ország legnaposítottabb és legmelegebb régiója, a napsütéses órák száma az országos átlaghoz képest magas, évi 2050-2100 óra. Így **a város az ország legnapfényesebb területei közé tartozik, ráadásul korán kitavasodik, és a csapadék viszonylag kevés, ami támogatja a kerékpározást.** Kecskemét város és közvetlen környezete a sivatagosodó Homokhátságon helyezkedik el ennek minden következményével. **A nagy melegek és a növénytakaró ritkulása kevésbé vonzó aspektusa a helyi klímának.** A napsütéses, meleg, csapadékmentes éghajlat miatt mind a kerékpáros közlekedés, mind pedig akár a turizmus szempontjából is fontos a természetes vízfelületek és az árnyékolás (erdősítések, fasorok) enyhítő szerepe, különösen a nyári időszakban.

Zöldfelületek

A város jelentős zöldfelületeit tekintve egy közel 200 ha önkormányzati tulajdonú erdővel rendelkezik. A korábbi évtizedekben több sikeres erdősítés program is megvalósult a városban, például a Benkó Zoltán Park, a Csalánosi erdő és a Kecskeméti Arborétum is ide sorolható. **A város környezetében csak néhány területen található természetközeli állapotú zöldfelület, ennél jóval jellemzőbb a mezőgazdasági célú használat.**

A város egyre kedvezőtlenebb klimatikus viszonyai mellett a megszokott technológiával egyre nehezebb a zöldfelületeket fenntartani. A Belváros hangulatos, de nem bővelkedik zöldfelületekben. A legtöbb zöldfelület a lakótelepeken található, ezek viszont folyamatosan veszélyeztetettek a parkolási célú felhasználás miatt. Az iparterületek jelenleg jellemzően alacsony zöldfelületi aránnyal és korlátozott ökológiai értékű, alacsony intenzitású zöldfelületekkel rendelkeznek, így városképi és környezeti szempontból fejlesztési potenciált hordoznak. A kertvárosok és közterületeik is fejlesztendőek a zöldinfrastruktúra szempontjából.

A kerékpárhálózat fejlesztését javasolt összehangolni a zöldfelületek fejlesztésével, mivel a kerékpárosok is szívesebben közlekednek árnyas, zöld környezetben. Amennyiben a kerékpárhálózat egyben a város zöld infrastruktúrájának részéhez kapcsolódik, ez Kecskemét számára kettős – környezeti és közlekedési szempontú – előnyt jelent. A kerékpáros infrastruktúra nemcsak közlekedési, hanem ökológiai, rekreációs és klímaadaptációs szempontból is jelentős: **a zöldfolyosók mentén vezetett kerékpáros útvonalak hozzájárulhatnak a városi hősziget-hatás mérsékléséhez, az árnyékos és komfortos közlekedési feltételekhez,** valamint az ökológiai átjárhatóság és a lakossági rekreáció erősítéséhez. Javasolt a zöldinfrastruktúra elemeivel való térbeli integráció, különösen a főhálózati és rekreációs útvonalak kijelölésénél.



3.2.3 FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

Fontosabb külső célpontok

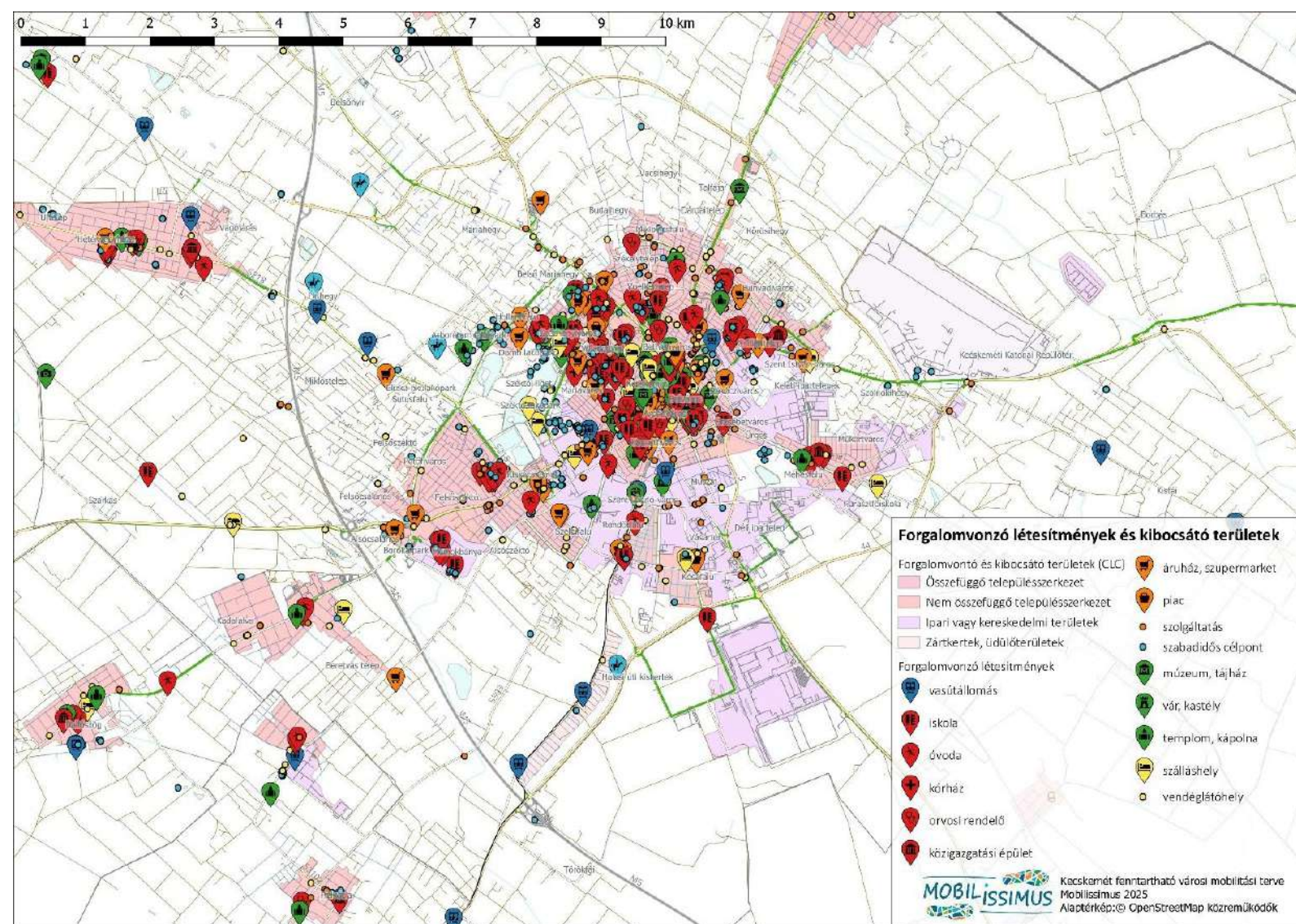
Kecskemét, mint megyei jogú város, gazdasági és kereskedelmi központ sokkal inkább közlekedési célpont, mint kibocsátó. A kifelé ingázás fő céljai Budapest és Szeged. Az alföldies településstruktúra, a települések távolsága miatt ebben a szegmensben még a közelebbi célpontok esetében sem reális a tömeges kerékpározás. Ennél nagyobb potenciál van a kerékpár+vonat kombinációban, amihez a vasútállomáson nagy kapacitású, biztonságos, fedett kerékpárparkolókra és ezek kényelmes megközelíthetőségére van szükség.

Fontosabb belső célpontok

- **Kecskeméten a Belváros a legfontosabb kerékpáros célpont.** Itt találhatók a fehérgalléros munkahelyek, a hivatalok (például a Városháza, Megyeháza, Kormányablak és Kormányhivatal, Posta), több nagyobb kereskedelmi létesítmény (például Malom, Alföld áruház, Centrum, Univer), a piac és öt általános iskola is. A kerékpárforgalom ismert csapásai ide tartanak, itt húzódnak, itt találkoznak. Még az is használja a Belvárost kerékpárral, aki egyébként nem ide tart, mert városi szinten a legtöbb városrész között itt vezet a legrövidebb és legbiztonságosabb kerékpáros útvonal.
- **Oktatási intézmények:** Az óvodák, általános- és középiskolák a Belvároson kívül főleg a sűrűbben lakott Széchenyivárosban, Vacsiközben és a Hunyadi városban találhatók, ezeken túl az Izsáki út környezetében van több ilyen intézmény. **A felsőoktatási intézmények többsége** (Károli Gáspár Református Egyetem Kecskeméti Campus a Kaszap utcában, Kecskeméti Szakképzési Centrum a Bibó István utcában, a Református Kollégium a Hornyik János körúton) a Belvárosban vagy annak közelében fekszik, ugyanakkor a legfontosabb és legnagyobb, a Neumann János Egyetem az Izsáki úton építette ki a létesítményeit. **Az oktatási intézmények többsége a kerékpáros infrastruktúrával ma is feltárt területen fekszik és jellemzően ma is forgalmas kerékpáros tengely húzódik a közelükben, a diákok, a szüleik és a tanárok körében mégsem népszerű a kerékpározás.** Ennek egyik oka vélhetően, hogy ezen intézmények közvetlen környezetében jellemzően olyan mértékű az autós forgalom, hogy kerékpárral közlekedni mellettük, közöttük, kijelölt, biztonságosan használható kerékpáros infrastruktúra hiányában túl veszélyes. Ez a legtöbb szülőt attól is távol tartja, hogy felnőttként kísérletet tegyen a kerékpározásra az oktatási intézmények környezetében, gyermeküket pedig nem teszik ki ennek a veszélynek.
- **Egészségügyi intézmények:** A Bács-Kiskun Vármegyei Kórház és a Magyar Honvédség Kecskeméti Repülőkórház egyaránt a Nyíri út környezetében található, a kerékpáros szempontból jól használható Széchenyivárosban. A legfontosabb közlekedési útvonalat biztosító, forgalmas Nyíri úton elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút van kiépítve.
- **Kereskedelmi létesítmények:** A város kiskereskedelmének legfontosabb szereplői (a Metro a 441-es úton, az Auchan az Izsáki úton, a Tesco a Budai út mentén stb.) alapvetően személygépkocsival jól megközelíthető, nagyméretű parkolók kialakítására alkalmas helyszíneket kerestek, a kerékpáros megközelítés kevésbé volt szempont. Ezzel együtt az Auchan vagy a Tesco megközelíthető önálló kerékpárforgalmi létesítményeken.
- **Szabadidős célpontok:** Kecskeméten a szabadidős célpontok a Széktón koncentrálnak. A Széchenyiváros és az Izsáki út közötti terület kerékpárral elérhető ma is.

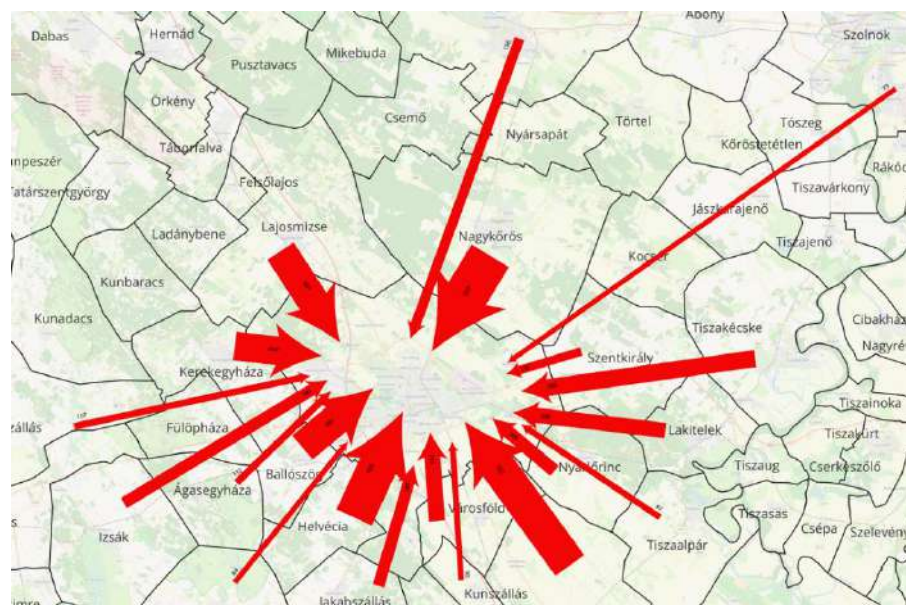
- **Közlekedési csomópontok:** A vasútállomáson, illetve a Széchenyi téri és Noszlopy Gáspár parki autóbusszállomásokon időnként kapacitáshiány tapasztalható, bővítésük időszerű. Kecskemét állomáson mintegy 100 kerékpár tárolására elegendő tároló található, jelentős foglaltsággal a hétköznapiakban. Hetényegyházán is létesült egy 8 állásos kerékpártároló. A Noszlopy Gáspár parknál található volt benzinkúton is több tucat kerékpárt tárolnak. Ez az igény magyar szinten nem tekinthető tömegesnek, más városokban az igény eléri a többszáz nagyságrendet (Monor, Pilis, Albertirsa, Szombathely például). A Széchenyi tér a Belváros közepén jól megközelíthető, a vasútállomás és a Noszlopy Gáspár park mai megközelíthetőségét a körülöttük húzódó parkon keresztül lehet megoldani.
- **Ipari létesítmények:** A legtöbb nagyobb ipari létesítmény a város déli részén található, a terület nagy részének kimondottan ipari jellege van (például a Knorr-Bremse, a Mercedes gyár és beszállítói a déli iparterületen, a Phoenix-Mecano, Univer, Hilti, MAG a Szent István városban, Technik Park, Heliport Kadafalván). A Déli iparterületen van kerékpáros infrastruktúra, de a terület városi kapcsolatai fejlesztendő. A legtöbb iparterület kerékpáros megközelíthetőségét nagy forgalom, nagy teherforgalom jellemzi, és a rendelkezésre álló szélességben sok helyen nem lehet elhelyezni biztonságos kerékpáros infrastruktúrát.

A jelentősebb forgalomgeneráló létesítmények városon belüli területi eloszlásáról a 9. ábra tájékoztat.



9. ábra: Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek

Fő külső kibocsátó területek



10. ábra: A Kecskemétre tartók forgalmi a reggeli csúcsórában a Telekom cellainformációi alapján

A környékről bejáró dolgozók között a kerékpárhasználat aránya a 2022-es népszámlálás adatai alapján:

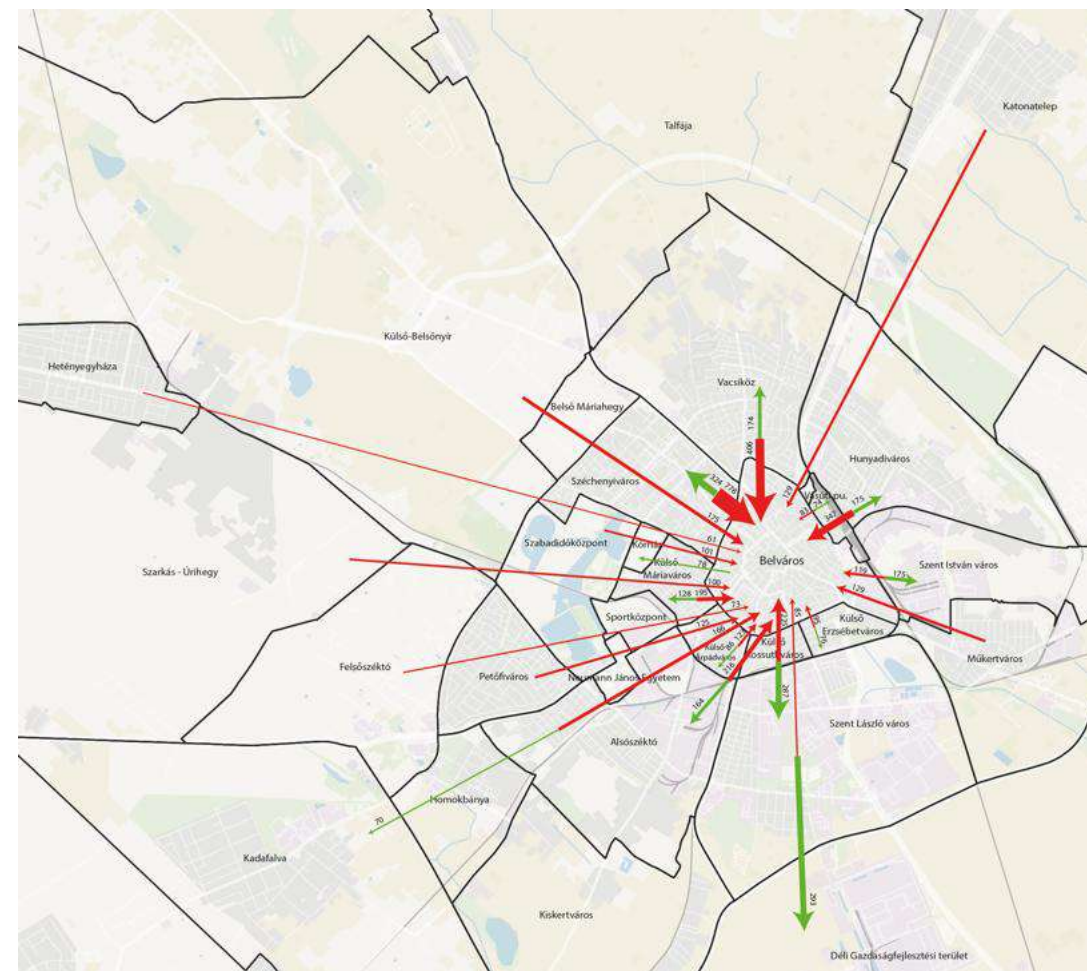
- Helvécia 2,6%
- Városföld 2,6%
- Ballószög 2%
- Tiszakécske 2%
- Kerekegyháza 1,5%
- Nagykőrös 1,4%
- Kiskunfélegyháza 1,1%
- Lajosmizse és Cegléd 1-1%

Kiskunfélegyháza és Cegléd esetén az egyébként nem túl magas arányok valószínűsége is megkérdőjelezhető: e két település 25, illetve 30 km távolságra esik Kecskemét Belvárosától és Kiskunfélegyháza felé Városföldről véget ér a kerékpárút.

A tanulók között a legtöbb településről ez az érték 0%. A fentiek alapján a déli irányban viszonylag közelebb eső települések esetében (Ballószög, Helvécia, Városföld) lenne érdemes komolyabb fejlesztéseket végrehajtani.

Fő belső kibocsátó területek

A már hivatkozott Telekom adatok a Belvárosba tartók arányát is megmutatták, ami egyben jó indikátora az egyes városrészek kibocsátásának, különösen, ha elfogadjuk, hogy a legtöbb kerékpáros utazás a Belvárost célozza:



11. ábra: Kecskemét városrészeinek Belvárosi irányú kibocsátása és vonzása a reggeli csúcsidőszakban

Amint látható, Széchenyiváros, Vacsihegy és Hunyadváros kiemelkedő mennyiségű belvárosi utazást generál. Ennek fő oka a Belváros közelsége és e területek lakónépességének magas száma. A fenti ábra szerint a külső városrészek, a kertvárosok az előbbi városrészekhez képest sokkal kevésbé Belvárosi irányultságúak. Feltehető, hogy itt eleve magasabb a személygépkocsihasználat és nagyobbak az utazási távolságok is.

A térkép alapján a legfontosabb fejlesztési irány a Széchenyiváros, Vacsihegy és Hunyadváros irányú minőségi kerékpáros infrastruktúra kiépítése a Belváros felé.



3.2.4 A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZEREPE

Az alföldi városok hagyományosan erősek kerékpározásban. A külső feltételek adottak, nincs domborzat, nincsenek nagyobb emelkedők, az időjárás szárazabb és melegebb, mint a kerékpározásban élenjáró országokban, a távolságok pedig relatíve kicsik, a kizárólag emberi erővel hajtott kerékpárok kb. 5 km-es átlagos városi hatótávjával a város bejárható, ez a hatótáv az elektromos kerékpárokkal akár jelentősebben növelhető is (akár 10-15 km-re is).

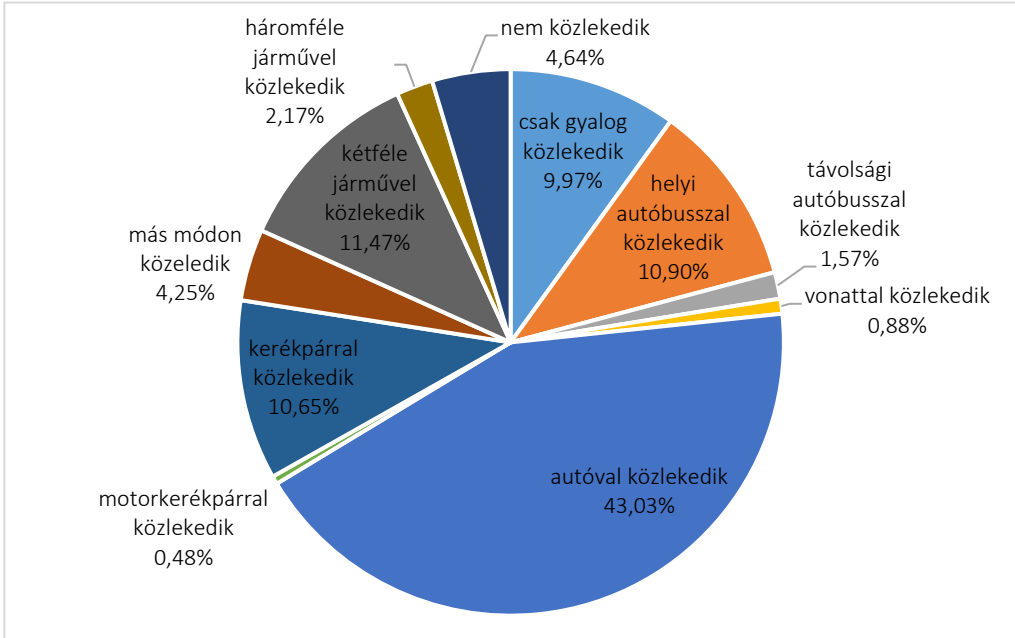
A kecskeméti kerékpáros fejlesztések jelentős hagyományokkal rendelkeznek és a 2014-es Kerékpárforgalmi Hálózati Terv is már több mint egy évtizede hatással van a fejlesztésekre a városban. Kecskemét korábbi és jelenlegi kerékpáros tervei részint az alaphálózat kialakítását, részint pedig a munkába járás feltételeinek megteremtését célozták.

A Közlekedési Konceptióban (2025) elemzett online kérdőív alapján a válaszadók 31%-a a belvárosi gyalogos- és kerékpáros zóna fejlesztését, valamint 21%-a a fejlődő kerékpáros hálózat, a kerékpározás lehetőségeinek bővítését jelölte meg legfontosabb feladatként. A szabadidős kerékpáros fejlesztések a legtámogatottabb fejlesztések között szerepelnek. Hangsúlyozni érdemes, hogy 2011 és 2022 között a népszámlálás adatai alapján 15%-ról 11,2%-ra csökkent a kerékpározás részaránya a városban a fejlesztések ellenére is.

A közlekedési koncepció fontos eredménye volt az egyes közlekedési módok használati arányainak meghatározása a KSH 2022-es népszámlálás adatai alapján. Az adatokat a népszámlálás idején lakóhely szerint vették fel, így a közlekedési módok megoszlását is csak településenként lehetett kezelni és amely csak a munkába/iskolába járás szokásait fedi le, a más célú (például bevásárlás vagy szabadidős céllal történőket) utazásokat nem tartalmazza. A 2022-es adatoknál frissebb, teljeskörű adatbázis a vizsgálatokhoz nem állt rendelkezésre, ugyanakkor az eltelt időszakban nem következett be olyan változás a város életében, amely hatással lett volna a közlekedési módok jelentősebb módosulására.

A KSH egyik legjobban használható adatsora „A lakónépességből a foglalkoztatottak száma közlekedési mód és lakóhely települése szerint” adata. Itt külön szerepelnek a helyben foglalkoztatottak és az eljárók, illetve a dolgozók és a tanulók. A kecskeméti részeredmények az alábbi táblázatban, az összefoglaló eredmények pedig az alábbi grafikonon láthatók.

- A kerékpározás összesen 10,6%-ot tesz ki a városi közlekedési módválasztásban. Ez főleg a helyben foglalkoztatottak munkába járásának köszönhető.
- A Kecskemétre ingázók körében 1,7%, lényegében elhanyagolható a kerékpárt használók aránya, ami a kerékpározás távolsággal csökkenő versenyképességén túl felhívja a figyelmet az agglomerációban nem megfelelő kerékpáros infrastruktúrára, nem megfelelő összeköttetésekre is.
- Érdemes első sorban a diákok körében népszerűsíteni a kerékpáros közlekedést, mivel az ő körükben a legalacsonyabb ez az arány.



12. ábra: A Kecskeméten dolgozók és tanulók módválasztási megoszlása (Forrás: KSH 2022. évi népszámlálás)

KECSKEMÉTIEK	kerékpárral közlekedik	csak gyalog közlekedik	helyi autóbusszal közlekedik	távolsági autóbusszal közlekedik	vonattal közlekedik	autóval közlekedik	motorkerékpárral közlekedik	más módon közlekedik	kétféle járművel közlekedik	háromféle járművel közlekedik	nem közlekedik	összesen
Kecskemét helyben foglalkoztatott	9,0%	6,3%	7,3%	0,3%	0,1%	29,6%	0,4%	2,7%	7,2%	1,2%	4,6%	68,7%
Kecskemét helyben tanuló	1,4%	3,5%	3,5%	0,2%	0,0%	5,7%	0,0%	0,7%	2,7%	0,4%	0,1%	18,4%
Kecskemét eljáró dolgozó	0,2%	0,1%	0,1%	0,8%	0,6%	7,5%	0,0%	0,7%	1,3%	0,4%	0,0%	11,9%
Kecskemét eljáró tanulók	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,2%	0,2%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	1,0%
	10,6%	9,9%	10,9%	1,6%	0,9%	43,0%	0,4%	4,2%	11,4%	2,0%	4,7%	100,0%

A Kecskeméten lakók utazási módmegoszlása kapcsán érdemes kiemelni a következőket:

- A Kecskeméten lakó, helyben foglalkoztatottak teszik ki a kerékpározók 9%-át. Ehhez képest arányaiban háromszor annyian autóznak (29,6%)
- A helyben tanulók adják a kerékpárosok 1,4%-át.
- Az eljárók között lényegében nem jelenik meg a kerékpáros közlekedés (0,2%).

A jelenlegi kerékpáros mérőhálózat eredményei

Kecskeméten és vonzáskörzetében jelenleg 3 ponton mérik rendszeresen (évente) a kerékpáros forgalmat, melyek 2025. január 1. és október 31. között az alábbi forgalmakat mérték:

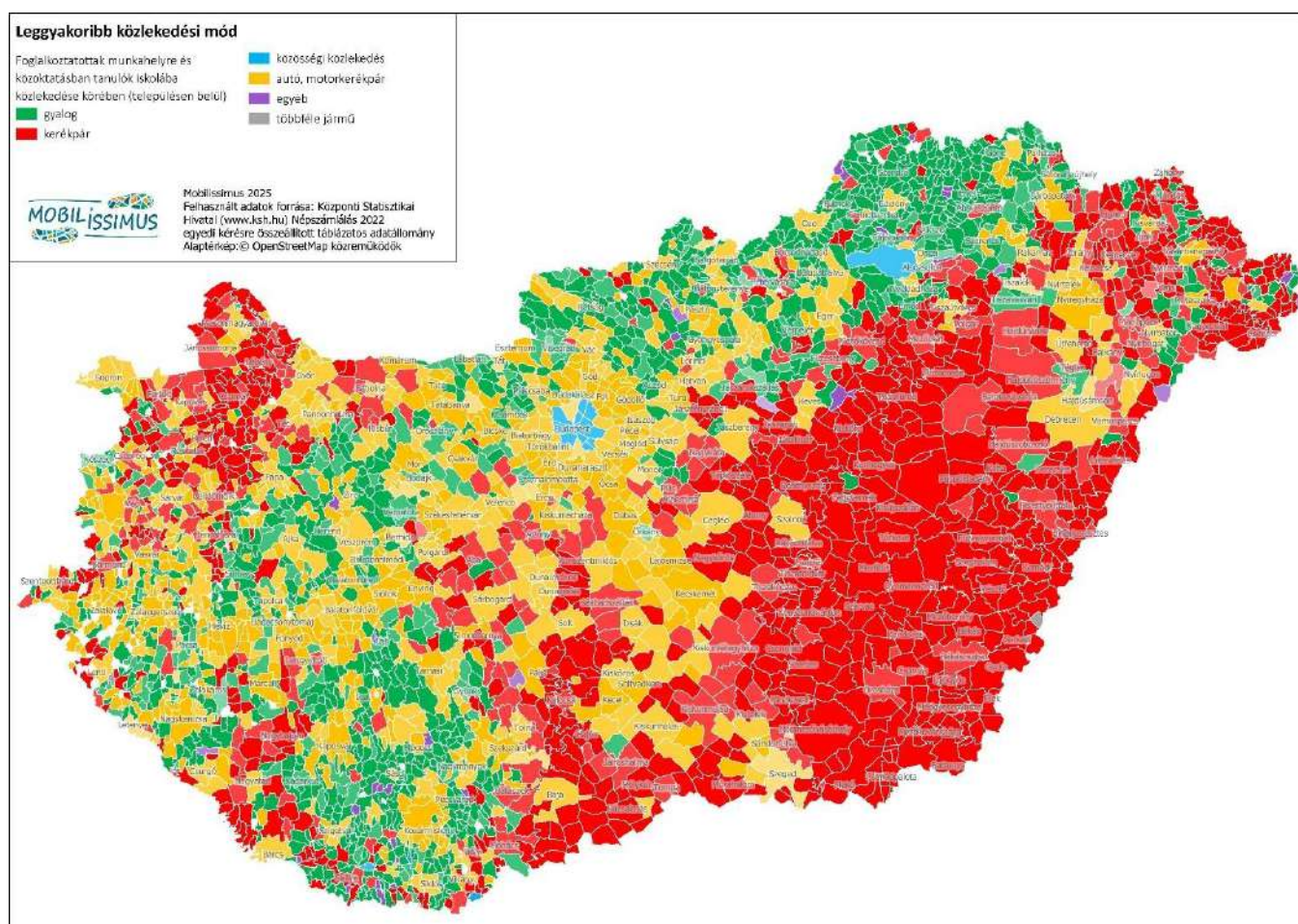
- Ceglédi út, Katonatelep: 1531 kerékpár (az adat valószínűleg pontatlan, a mérőállomás korlátozottan szolgáltat adatokat)
- 5-ös főút, Mercedes gyár előtt: 40 160 kerékpár



- 44-es főút, Nyárlőrinc: 6 986 kerékpár

Látható, hogy a jelenlegi automata mérőhálózat az országos közutakra korlátozódik, és ott sem elég sűrű, az adatok ráadásul sokszor pontatlanok, mert a legtöbb mérőállomás adatszolgáltatása nem folytonos. Pozitívum, hogy a jelenlegi kerékpáros forgalomszámláló helyszínek és az összesített eredmények publikusan megtekinthetők, részletesebb adatok megismerésére azonban csak regisztráció után van lehetőség.⁷

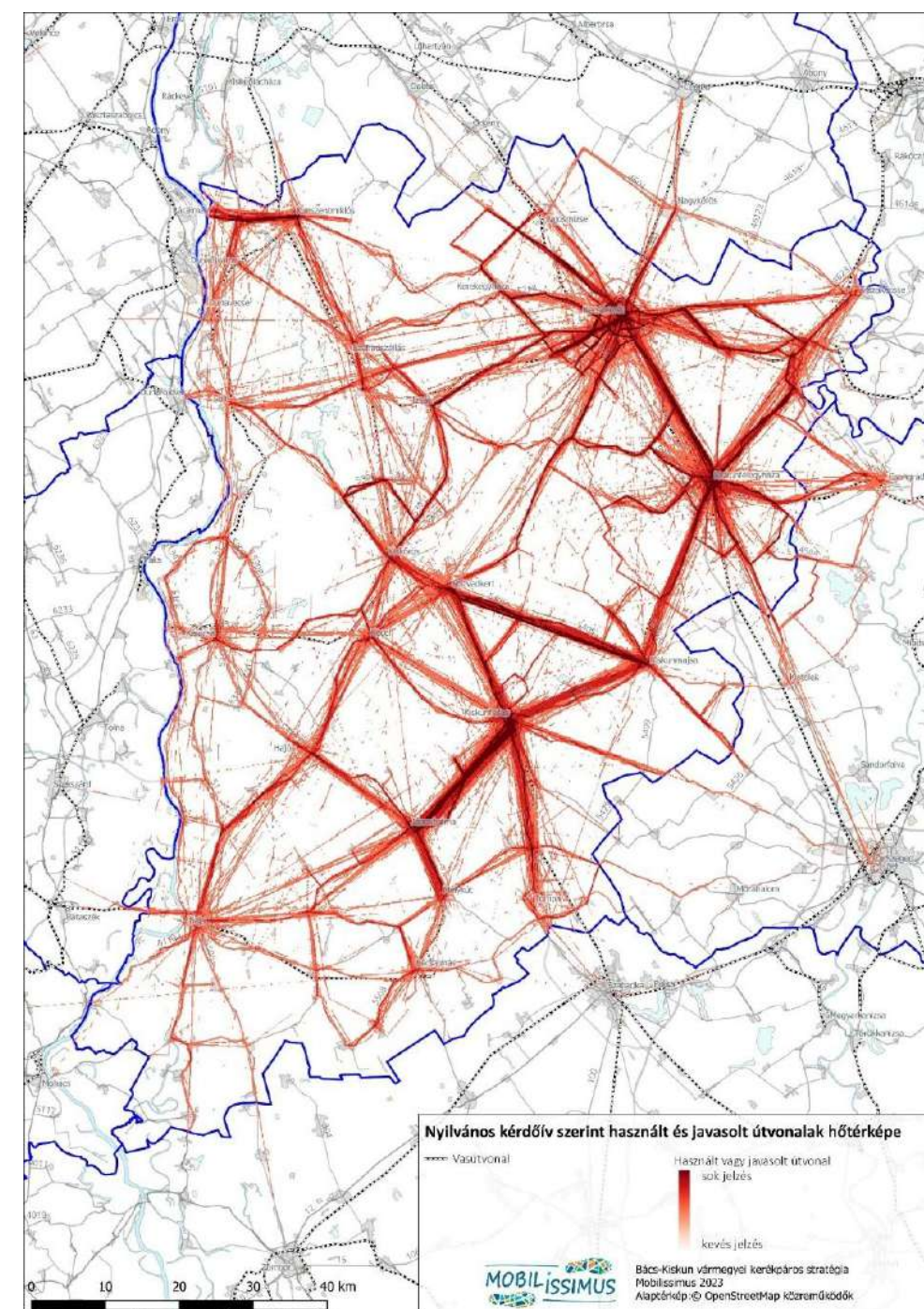
A korábban Kecskemét fókuszúan vizsgált 2022-es népszámlálás alapján készült országos térkép (13. ábra) bemutatja, hogy Magyarországon településenként milyen a közlekedési módmegoszlás a településeken belüli közlekedés tekintetében (azonban ez is csak a személyi hivatásforgalmat tartalmazza). Látható, hogy az alföldi



13. ábra: Leggyakoribb közlekedési mód országos szinten településenként 2022-es népszámlálás alapján

városok jelentős részén a kerékpár van többségben, így Kecskeméten is lehet ambíciózus célokat kitűzni.

Azt is érdemes látni, hogy Kecskemét és környéke jellegében már inkább a Pest megyéhez és az észak-dunántúli területhez hasonlít, amit hasonló gazdasági szerepe, integráltsága is magyaráz. Érdemi beavatkozás nélkül valószínűbb a most sárgával jelölt motorizált terület terjedése, a kerékpározás dominanciájának további visszaszorulása a város tágabb környezetében is.



14. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt és javasolt útvonalak hőtérképe

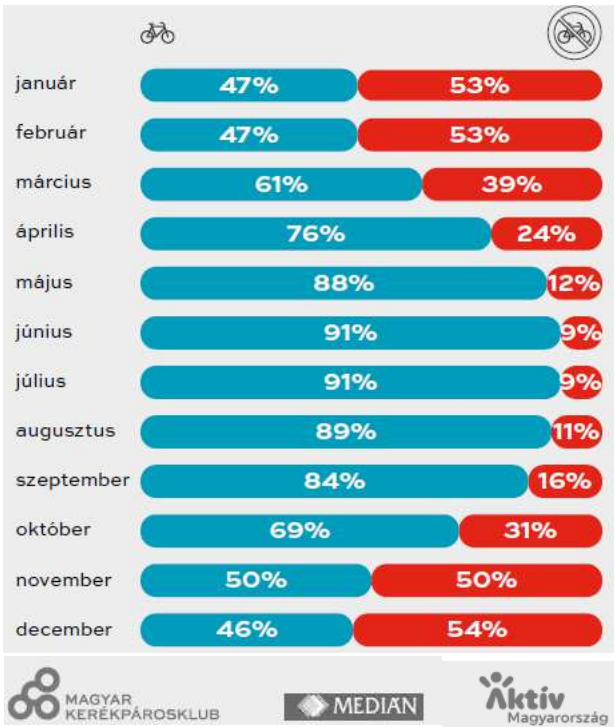
A Bács-Kiskun vármegyei kerékpáros stratégia keretében végzett megkérdezés eredményeképpen kapott hőtérképen (14. ábra) a használt és javasolt kerékpáros útvonalakat láthatjuk. Kecskemét agglomerációja, valamint a szomszédos városokat összekötő útvonalak sötét színe jelzi, hogy nem csak a Kecskeméten belüli kerékpározás számottevő, hanem a regionális útvonalak kialakítására is van igény. Ezek Kecskemét vonzáskörzetében főleg szabadidős célú kerékpározást jelenthetnek, tekintve a környékről bejárók körében mért 1,7%-os kerékpárhasználati arányt.

⁷ Kerékpáros forgalomszámlálás - <https://veloclass.kozut.hu/hu/map>



Szezonálitás

A Magyar Kerékpárosklub országos kutatása szerint a kerékpáros közlekedés szezonálitását tekintve a Dél-Alföldön lakók 54%-a csak akkor választja a kerékpárt, ha nincs hideg és nem esik / havazik (Pest megyében ez az érték 66%).



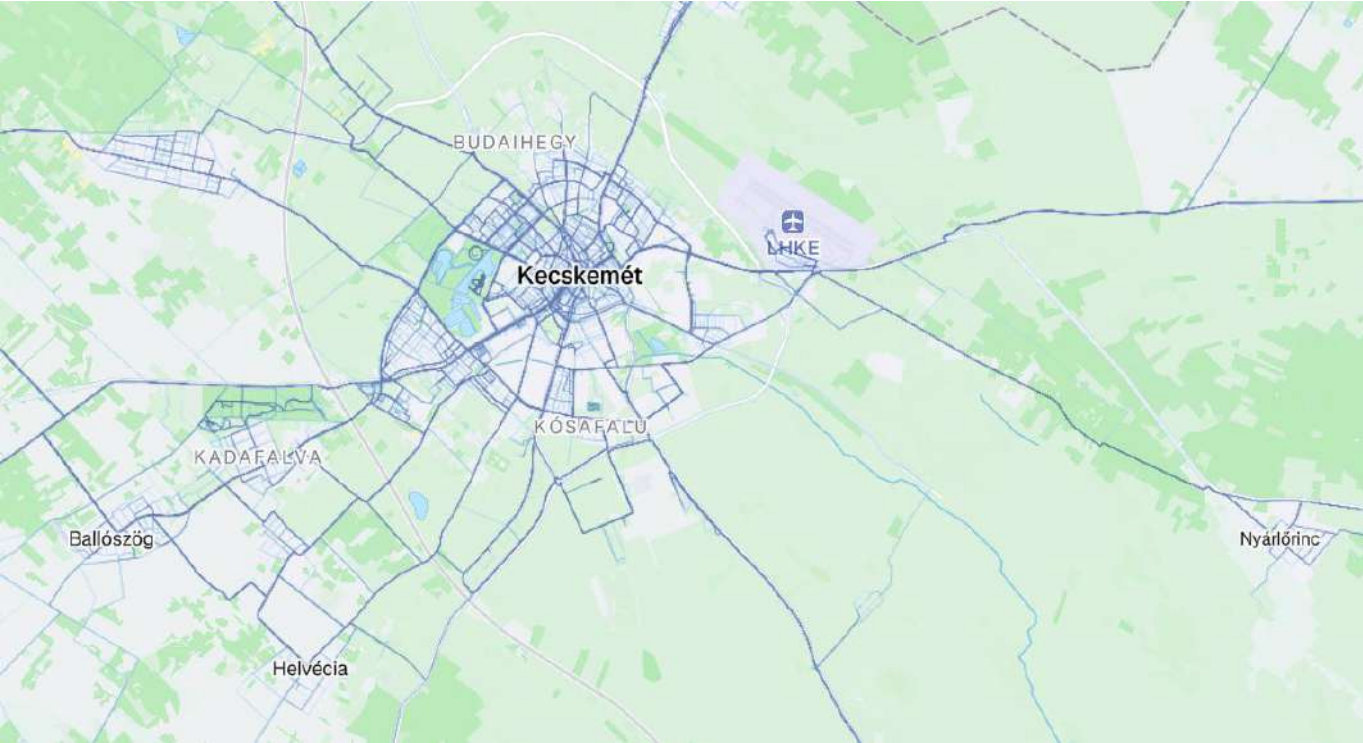
15. ábra: Közlekedési céllal kerékpározók: Mely hónapokban használ legalább hetente kerékpárt? (Magyar Kerékpárosklub, 2022)

Erős statisztikai összefüggés van a napi átlaghőmérséklet, csapadékmennyiség és munkanap/szabadnap, valamint a mért kerékpáros forgalom között.⁸ Az időjárásfüggőség magas aránya igazoltan összefügg a fejletlen infrastruktúrával és a kerékpározás alacsony arányával.⁹

⁸ Gertheis Antal: A Covid19-járvány hatása a kerékpáros közlekedésre. XXV. Nemzetközi Építéstudományi Online Konferencia – ÉPKO, 2021 <https://ojs.emt.ro/index.php/EPKO/article/view/546>
⁹ Kathrin Goldmann, Jan Wessel: Some People Feel the Rain, Others Just Get Wet:

A 16. ábra a Strava alkalmazás használói által a kerékpárral megtett útvonalak sűrűségét, intenzitását ábrázolja önkéntes adatfeltöltés alapján. A mintavétel nem reprezentatív, a Strava felhasználóinak alapvetően szabadidős, sportolási célú kerékpározást útvonalait mutatja.

- A szabadidős jellegű kerékpározás elsősorban az országos közutakon és a biztonságos, jól kerékpározható városi hálózaton jelenik meg.
- A szabadidős jelleget mutatja, hogy a város körüli zöldterületeken is kirajzolódnak nyomvonalak, nem csak



16. ábra: Kecskemét Strava hő térképe (Forrás: Strava)

- a város beépített területein.
- Kecskemét vonzáskörzetébe tartozó településeket és az onnan beérkező útvonalakat is tartalmazza a térkép.
 - Ugyanakkor szépen kirajzolódnak a 2011-ben és 2016-ban is látható fő városi vonalak:
 - A Belváros jelentősége
 - Az északi városrészek túlsúlya
 - A Királyok körútja létező szakaszai
 - Az Izsáki út
 - Látszik a Hetényegyházáról induló és a Vízmű utcát használó kerékpáros forgalom
 - Érzékelhető a déli irányok és a déli városrészek alulreprezentáltsága is.

An Analysis of Regional Differences in the Effects of Weather on Cycling. Institute of Transport Economics Münster, July 2020 <https://www.wiwi.uni-muenster.de/ivm/sites/ivm/files/documents/forschung/diskussionspapiere/workingpaper33v2.pdf>

3.3 A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS HELYZETE

3.3.1 A BEAVATKOZÁSI TERÜLET KERÉKPÁROZHATÓSÁGA

Jelenleg és távlatban is a kerékpárforgalom egy része vegyes használatú közutakon, a gyalogosokkal és a gépjárműforgalommal közös felületen bonyolódik, ezt is figyelembe véve az adatgyűjtést, majd a kerékpározhatóság elemzését a teljes úthálózatra kiterjedve végeztük el a következő szempontok alapján:

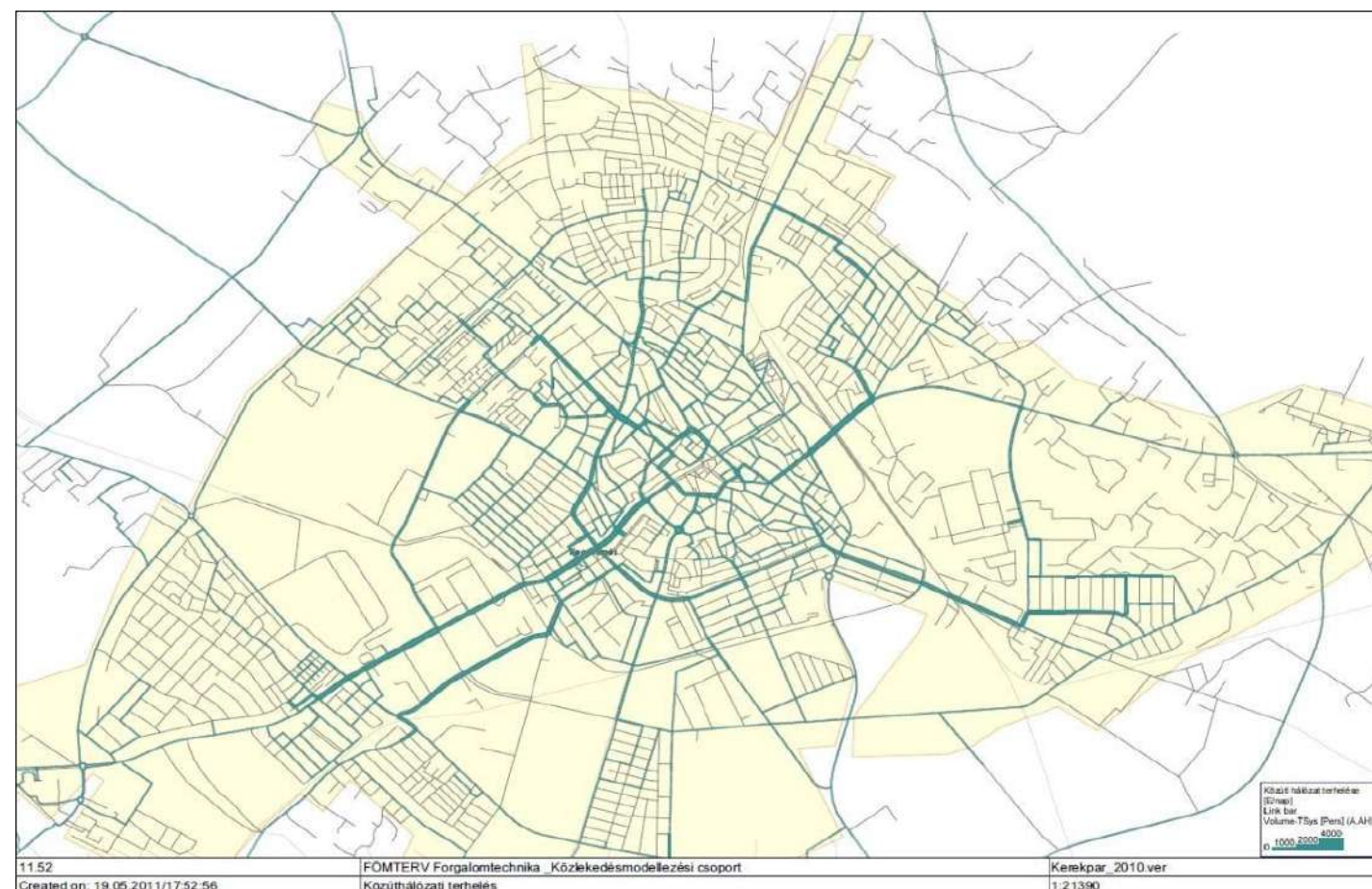
- A kerékpárforgalom nagysága
- A gépjárműforgalom nagysága a városban és a beérkező utakon,
- A nehézgépjárműforgalom nagysága a városban és a beérkező utakon,
- A kifejtett sebességek,
- A korlátozott sebességű és csillapított forgalmú területek,
- Az egyes városrészek kerékpározhatósága,
- A legfontosabb városi útvonalak kerékpározhatósága,
- Szomszédos települések felé menő útvonalak,
- A közúti csomópontok kerékpározhatósága,
- A hálózat folytonossági hiányai, kerékpárosokra vonatkozó tilalmak, elválasztó létesítmények,
- A parkolási rend és a kerékpáros közlekedés viszonya,
- A baleseti helyzet és konfliktuspontok,
- A kerékpárparkolás,
- A kerékpárforgalmi hálózat és a közösségi közlekedés kapcsolata (kerékpárszállítás, B+R stb.),
- A szabadidős célú kerékpáros útvonalak, pihenőhelyek helyszínei, kialakítása,
- A kerékpáros útirányjelző táblarendszer.

Kecskemét kerékpáros forgalma

A 2022-es népszámlálási közlekedési módválasztási adatok alapján Kecskeméten 10,6% a kerékpárral közlekedők aránya. A környékbeli településekről Kecskemétre bejárók között ezzel szemben csak 1,7% a kerékpárral közlekedők aránya. A közeli települések egy részén (Helvéciaőről, Ballószögről és Városföldről) 2% feletti az arány, de például Nagykőrösön csak 1,4%. **A városban relatív népszerű a kerékpárhasználat, de a környékbeli települések kecskeméti ingázási kapcsolataiban csaknem elhanyagolható.** Kecskemét kerékpáros forgalmának megismerésére csak korlátozottan állnak rendelkezésre friss adatok, ezért azt a megoldást választottuk, hogy a korábbi adatok segítségével következtetünk a mai helyzetre. Ezért a 2011-es, a 2016-os forgalmi adatokat és a 2024-es csomóponti forgalmakat vizsgáltuk, valamint elemeztük a Strava applikáción keresztül elérhető adatokat is.

A 2011-es adatok alapján (17. ábra) jól kivehetők az akkori forgalmasabb kerékpáros útvonalak:

- A legsűrűbb forgalom a Belvárosban van, itt a legtöbb utca részt vesz a kerékpáros forgalomban. A Belváros a legfontosabb kerékpáros terület Kecskeméten.
- A kisebb utcák kerékpáros használata látható Széchenyiváros, Hunyadváros, Vacsiköz, Műkertváros és Petőfiváros városrészekben és a Nagykörúttól délre eső lakóterületeken.
- A Kiskörút egyes szakaszai és a Kiskörút külső kapcsolatai (Bem utca, Kápolna utca, Deák Ferenc tér) nagyon fontos kapcsolatok.
- A Nagykörút Irinyi utca-Műkerti sétány közötti déli szakasza is kiemelkedő városi elem.



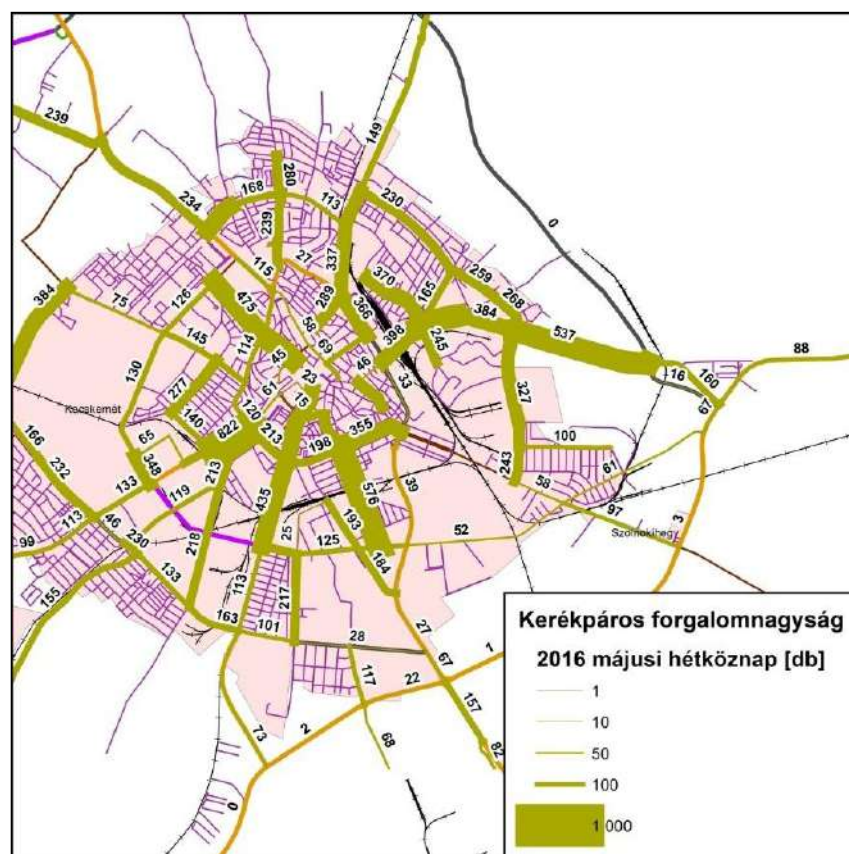
17. ábra: Kecskemét kerékpáros forgalma (2011)



- A Belvárosból jól látható útvonalak indulnak a Bem utca-Szolnoki út, a Kápolna utca-Irinyi utca, a Deák Ferenc tér-Izsáki út és a Műkertvárosi sétány-Mártírok útja vonalakon. Ezek a város legfontosabb kerékpáros útvonalai. Ezek a sűrűsödések az alternatívák hiányát és a szűkületeket is jelzik egyben.
- Az Izsáki úttal párhuzamosan kialakult egy Korhánkői utca-Kiskőrösi út-Küküllő utca tengely is.
- A Nagykörút nyugati és déli szakaszai használt, fontos elemek.
- A város déli ipari területe látványosan kevésbé kerékpározott volt 2011-ben.

A 2016-ban Kecskeméti Fenntartható Mobilitási Tervhez készült kerékpáros forgalomnagyságot bemutató térképen (18. ábra) érdemi változások láthatók 2011-hez képest, miközben az alapállítások többsége továbbra is helytálló:

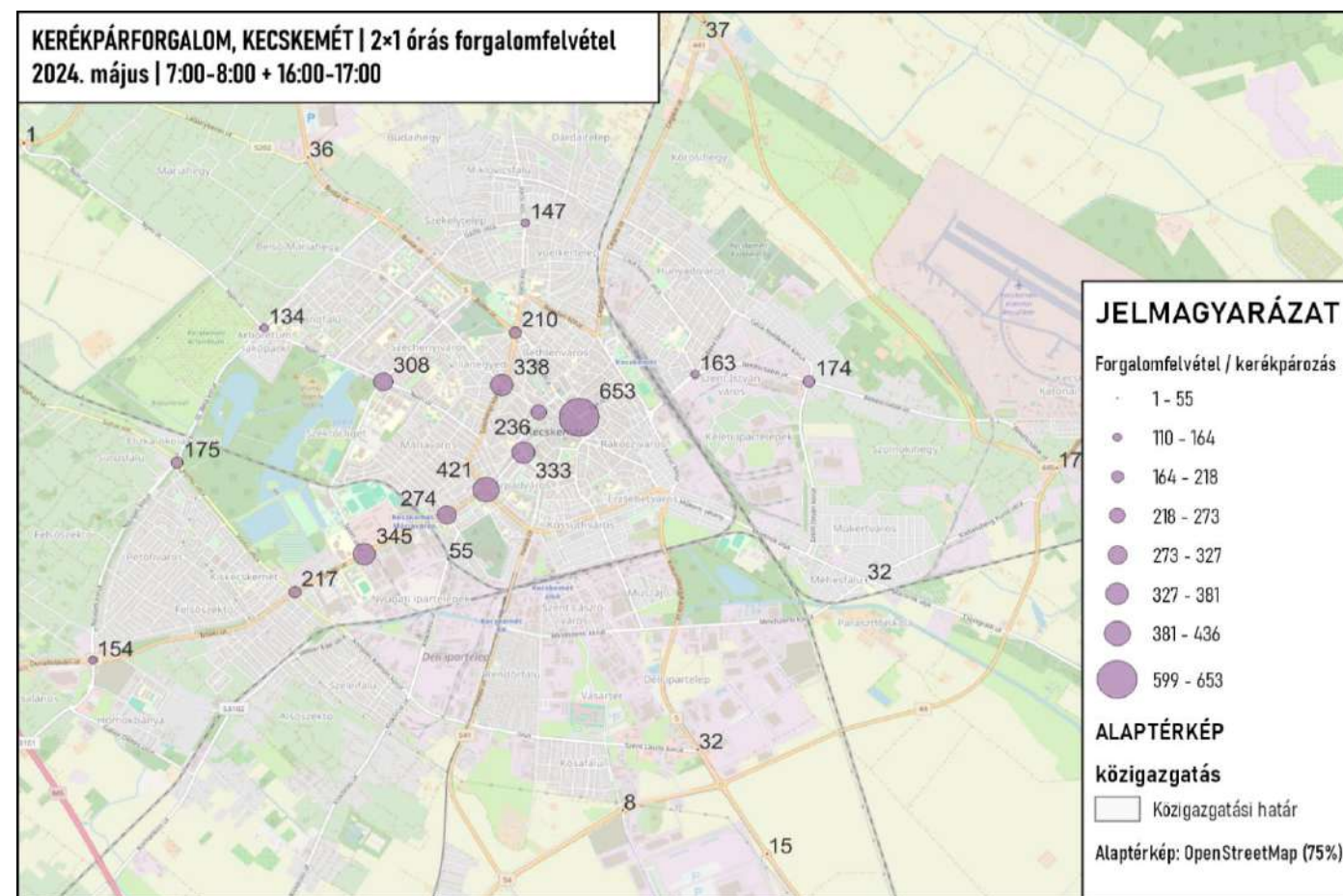
- A Belváros és az északi városrészek kerékpáros súlya nem változott.
- A fő útvonalak nem helyeződtek át, bár az Izsáki út súlya csökkent, a körutak szerepe pedig megerősödött.
- Egyértelműen megerősödött a Szolnoki úti tengely és a Szent István körút forgalma.
- Hangsúlyos elemmé vált a III. Béla körút-Vízmuí utca és a Ladánybenei út-Budai út útvonal.
- A déli városrészek irányában intenzíven használt kerékpáros útvonalak jelentek meg már a Belvárosból. Külső részeik kedvezőtlen vonalvezetését is kirajzolják a forgalmak.
- Jól érzékelhető a Károly Róbert körúti elem hiánya.



18. ábra: Kerékpáros forgalomnagyság 2016 (Forrás: Kecskeméti Fenntartható Mobilitási Terv 2016)

A Kecskemét városa által 2024-ben 20 helyszínen lebonyolított kerékpáros forgalomszámlálás adatai alapján lehet valamiféle kapaszkodót adni a város jelenlegi kerékpárosforgalmára vonatkozóan, igaz, a város egészét tekintve csak korlátozott relevanciával (19. ábra). A város által 2024-ben elvégzett csomóponti felmérés eredményei az alábbiak:

- A kerékpárosforgalom esetében jól kirajzolódik a Belváros kitüntetett szerepe.
- Szélesebb körű számlálások híján nehéz megítélni a városi kerékpározás helyzetét, de az látszik, hogy a Belvárost határoló csomópontokban sok kerékpáros jelenik meg.
- Az ipari munkahelyekre való kerékpáros eljutás korlátjaira mutatnak rá a Déli Iparterületen és a Mercedes-gyár közelében tapasztalható kimondottan alacsony kerékpáros forgalmak.
- A kecskeméti kerékpározásban is tetten érhető az a jelenség, hogy a kerékpáros hálózat egyes elemeiben elszakad a közúti hálózattól: a közúti közlekedés szempontjából jelentéktelen egyes kisebb utcák, terek a kerékpáros hálózatnak alapvető elemei. Kecskeméten erre példa a Gyenes Mihály tér-Luther utca útvonal. A másik oldala e jelenségnek, hogy a közúti hálózat kulcselemei alig kapnak szerepet a kerékpáros forgalomban: pl. a Nagykörút (kivéve az Árpád körutat) és a Kiskörút is ilyen helyzetben van a városban.
- Ha csak a két csúcsórán több kerékpáros halad át egy központi ponton, mint amennyi 2016-ban az egész napos forgalom volt a kapcsolódó szakaszon, az a kerékpáros forgalom nagyon jelentős növekedésére utal 2016 és 2024 között. A teljes napi forgalom 2024-ben valószínűleg már jóval meghaladja az 1000 kerékpár/nap szintet a legforgalmasabb szakaszokon.

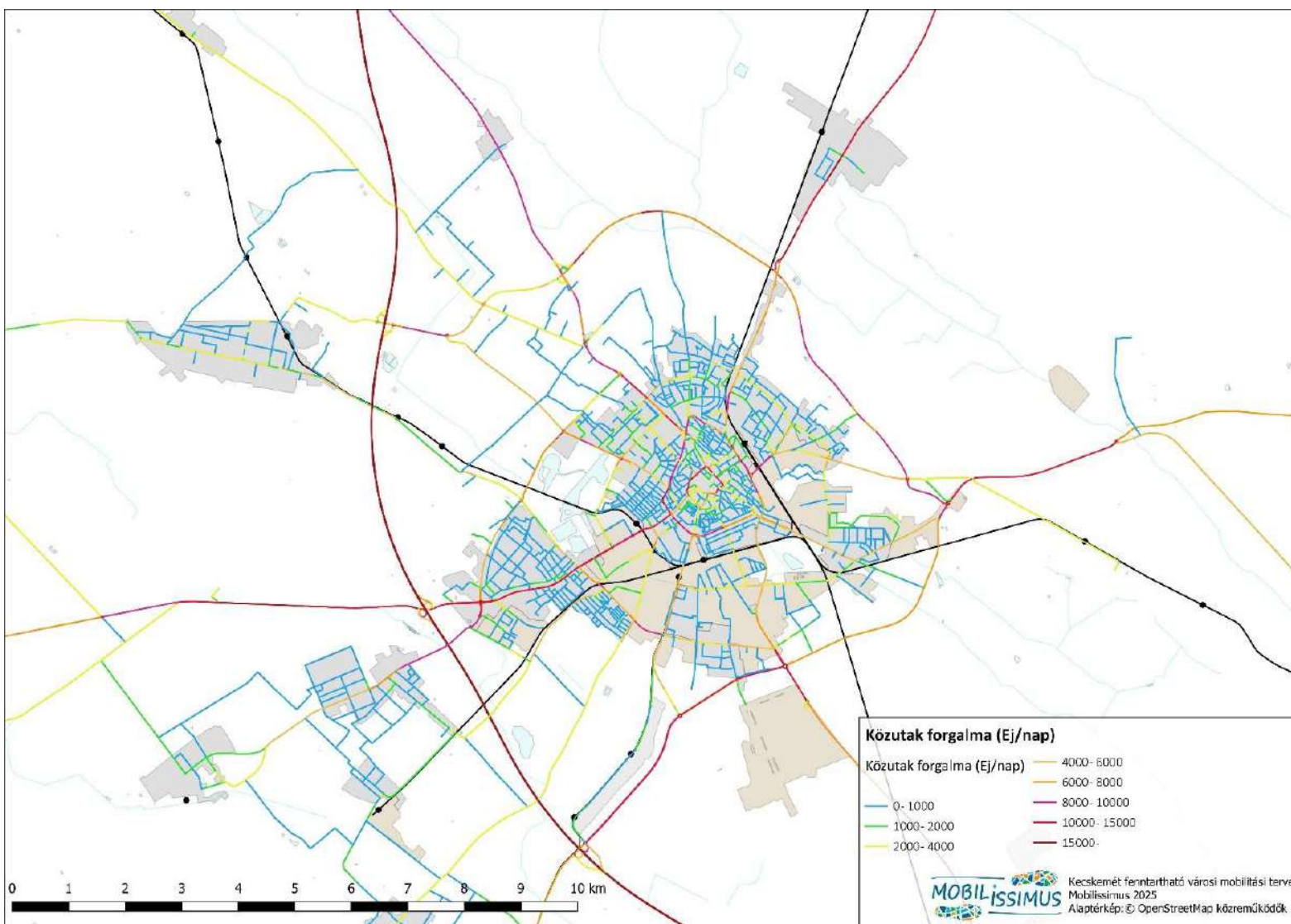


19. ábra: Kerékpárforgalom Kecskeméten 2024-ben (Forrás: Kecskeméti Közlekedési Konceptió 2025)

A személygépjárműforgalom nagysága a városban és a beérkező utakon

A jelenlegi közúthálózat kerékpározhatósága a hatályos Útügyi Műszaki Előírásban (UME)¹⁰ megadott szempontok szerint a közúti forgalom nagysága alapján értékelhető. Az UME alapján beavatkozás nélkül is kerékpárosbarátnak tekinthetők a 2000 Egységjármű/nap (továbbiakban: E/nap) terhelésnél alacsonyabb forgalmú külterületi utak. A 20. ábra Kecskemét közúthálózatának átlagos napi forgalmát mutatja be a közlekedési koncepcióhoz készült forgalmi modell forgalomnagyságai alapján.

- 4-6000 jármű/nap forgalmat mérhetünk a Korhánközi utcán és az 541. sz. főút Alsószéktó tanya mellett húzódó részén.
- A sárga szakaszok a 2000-4000 E/nap forgalmú szakaszokat jelölik, ezek főleg a város bevezető szakaszain (pl.: Budai út, Boróka utca) jelennek meg, de a Nagykörutat a Kiskörúttal összekötő utcák jelentős része is ekkora forgalmat bonyolít le.



20. ábra: Átlagos Napi Forgalom (ÁNF) a kecskeméti közúthálózaton (Egységjármű/nap)

Ezek az utakon a közúti gépjárműforgalom olyan mértékű, hogy a kerékpározás csak különálló infrastruktúrán biztosítható.

- 1000-2000 E/nap a forgalom mértéke a sűrűn lakott övezetek és a hálózati összekötő elemek közötti szakaszokon, mint például a Vacsi köz középső szakasza, vagy a Béke fasor.
- A kékkel jelölt utakon maximum 1000 egységjármű halad át egy nap, ezek az utak a hálózat belső elemeit, városi utcákat jelentik.

- A Nagykörútnak, az 5., 52., 54., 541. sz főutaknak 15000 jármű/nap érték feletti forgalomnagysága van.
- 8-15000 jármű/nap közötti forgalma van többek között a 44., 445. sz. utaknak, a Vízmű utcának és a Boróka utcának.
- 6000-8000 E/nap közötti forgalmat szintén főleg az agglomerációt bekötő szakaszok bonyolítanak le, illetve a város elkerülését biztosító főúthálózat is hasonló forgalommal bír.

Kecskemét főútjain jelentős a közúti forgalom, a külterületi szakaszokon pedig kimondottan magas, így itt a közúton való kerékpározás nem jön szóba. Ezzel szemben a sűrűn lakott területeken és a Belvárosban csak a főhálózati elemek forgalma jelentős, így itt a kerékpározás forgalmi feltételei jók.

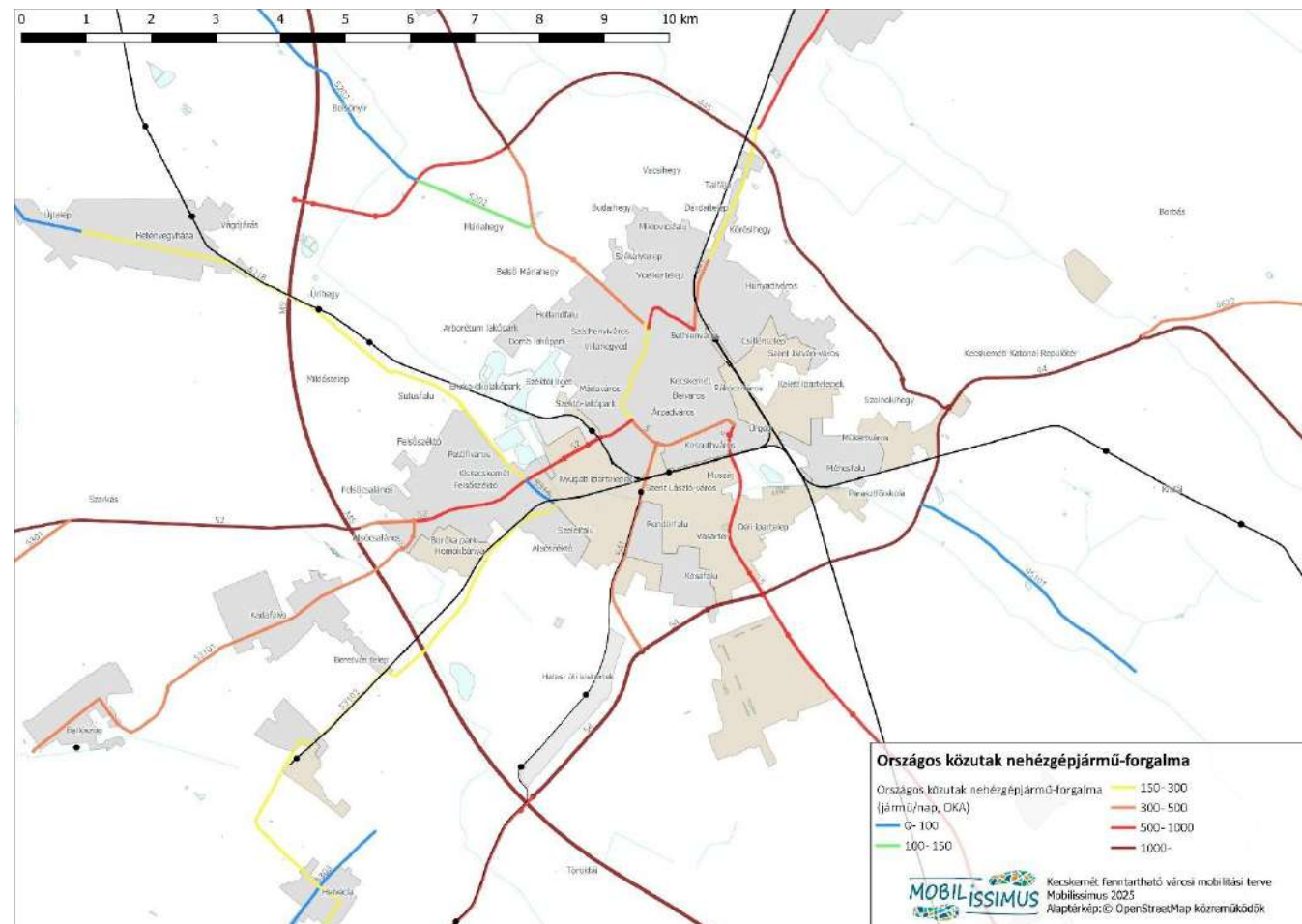
¹⁰ Kerékpározható közutak tervezése (ÚME e-ÚT 03.04.13:2019) <https://ume.kozut.hu/dokumentum/84>



A nehézgépjárműforgalom nagysága a kecskeméti főutakon

Az Országos közúti Adatbank adatai alapján felrajzolhatók voltak azok az útszakaszok, ahol a kerékpáros forgalom biztonsága szempontjából kiemelkedően fontos nehézgépjármű-forgalom megjelenik (21. ábra). Az UME meghatároz egy irányszámot, miszerint, ha a tehergépjárművek és az autóbuszok együttes napi darabszáma (forgalomnagyságtól függetlenül) 150 jármű felett van, kerékpárforgalmi létesítmény kialakításával kell számolni (tehát a közúton, a forgalomban való biciklizés nem elég biztonságos). A legfontosabb megállapítások a következők:

- Valóban magas, 1000 jármű/nap feletti nehézjárműforgalmat találunk az 5. sz. főút városon kívül eső területein, a 44. sz., az 54. sz. főúton és a 445. sz. főút (Kecskemét északi elkerülő) 5. sz. főúttól keletre eső szakaszán.
- Az 5. sz. főút városon áthaladó (egyben a város főhálózatát képező) részein 300-500 jármű/nap és 500-1000 jármű/nap nehézforgalmakat detektáltunk.
- 300 jármű/nap felett van az 541. sz. főút nehézgépjármű-forgalma is
- 150 jármű/nap értéknél kisebb nehézteherforgalom a Ladánybenei út külső szakaszán, a Könyves Kálmán körút egy rövid szakaszán és a Mártírok útja külterületi szakaszán van.



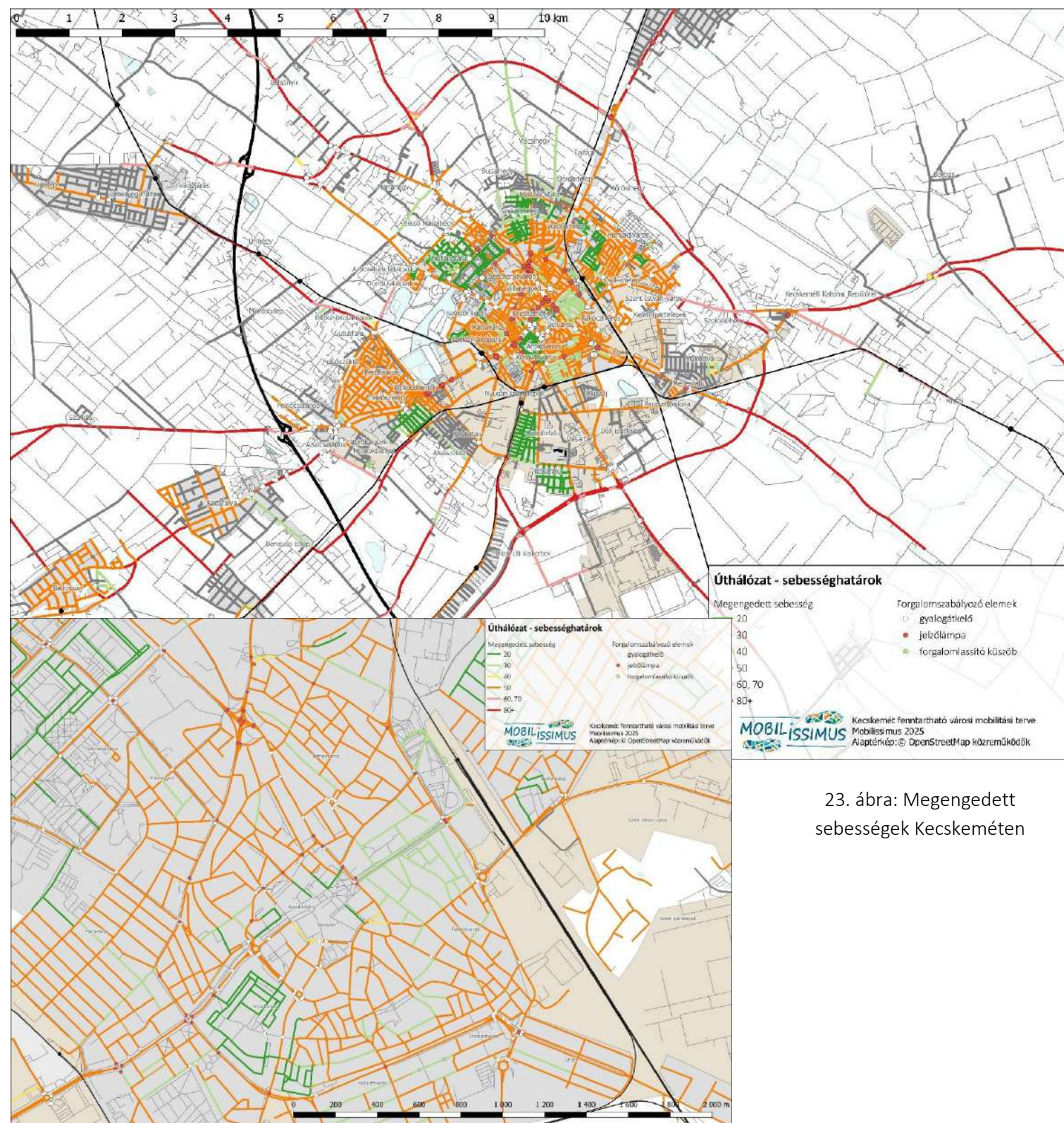
21. ábra: Az országos közutak nehézgépjármű-forgalma

A város belső területein a nehézteherforgalom jelen van, de nem jelentős. Az átmenő teherforgalom elkerüli a várost. A város déli, gazdasági jellegű területeinek főútjai általánosan jóval terheltebbek, ami egybevág a hétköznapi tapasztalattal.



Kifejtett sebességek

Kecskemét lakott területén a megengedett sebesség jellemzően 50 km/óra, a város külső részeinek főútjain lehet ennél gyorsabban közlekedni. A városban a megengedett sebességeket a rendelkezésre álló, nem teljeskörű adatok alapján a mutatója be.

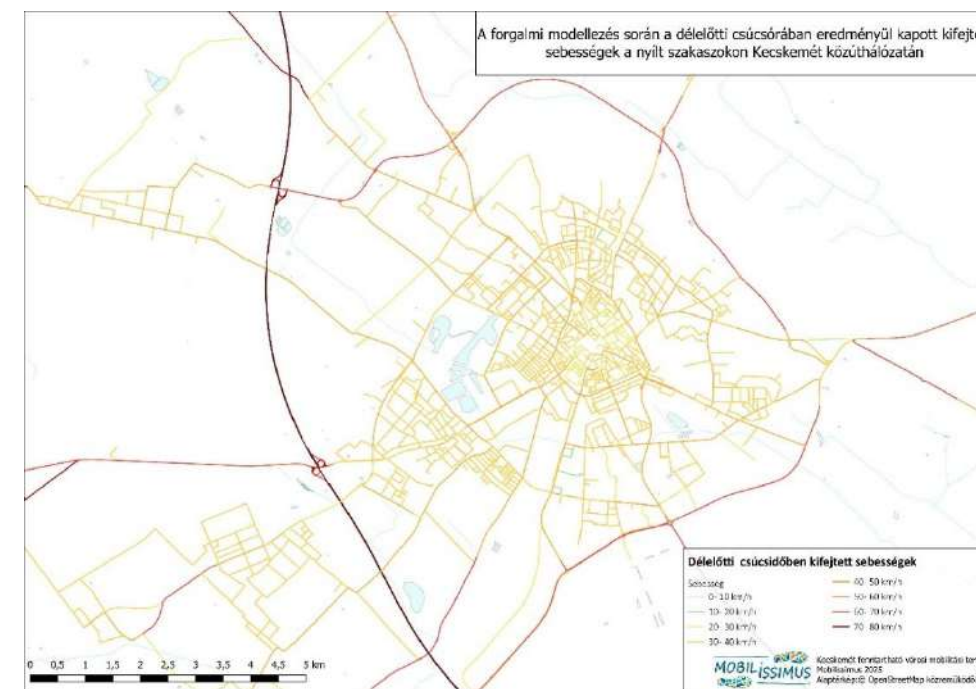


23. ábra: Megengedett sebességek Kecskeméten

A megengedett sebességek kapcsán gond, hogy az autósok ezeket a korlátozásokat általánosan nem tartják be, normalizálódott a megengedett sebesség felett való folyamatos közlekedés. Az autósok egy része ellenőrzés híján akár jelentős sebességtúllépéseket is megenged magának, ami kimondottan veszélyes. Vannak eseti kezdeményezések a sebességkorlátozások fizikai elemekkel való kikényszerítésére (sebességcsökkentő küszöbök, elhúzások, szűkítések), de ezek nem alkotnak összefüggő, területi szinten önmagát magyarázó rendszert. A rendőrség ritkán mér sebességet, korlátozott sebességű övezetekben pedig lényegében sosem, ráadásul az esetleges sebességmérésekről a közkezdelt applikációk értesítik az autósokat, így a retorzió esélye minimális. Az általános sebességtúllépés és különösen a túl nagy sebességek gyakorisága az egyik legnagyobb valós veszély a kerékpárosokra nézve.

A közlekedési koncepcióhoz készült forgalmi modell alkalmas volt arra is, hogy a megjelenő forgalom nagyságok által kialakított haladási sebességeket bemutassa. A 22. ábra a reggeli csúcsidőszakban a forgalom miatt kialakuló modellezett sebességeket mutatja be (ezek tehát nem mért sebességadatok). Jól látható, hogy a városban a forgalmi folyam sebessége csak az elkerülő szakaszokon és az M5 autópályán magasabb, mint 50 km/ó, de még itt sem éri el a megengedett sebességet, ehhez egyszerűen túl nagy a forgalom. A belső városrészekben a sebesség jellemzően 50 km/ó alatt van, sőt, a Belváros nagyobb része és a kertvárosi utcák többsége ennél is jóval lassabb, a 20 km/ó értéket sem haladja meg. A főhálózaton és a gyűjtőutakon jellemző a 40-50 km/ó sebesség.

A városi forgalom a csúcsidőszakban meglehetősen lassú, a csomópont késedelmeket is figyelembe véve az átlagos utazási sebesség szinte bizonyosan 30 km/ó alatt van. Ez azonban egyrészt nem jelenti azt, hogy a csúcsidőszakon kívül, a kisebb forgalmú időszakokban ne lehessenek akár jelentős sebességtúllépések is (amire a közlekedési koncepció online kérdőívének eredményei is utalnak), másrészt pedig azt is jelzi, hogy a város jelentős területein a megengedett sebességek csökkentése a csúcsidőszakokban valójában csak a kialakult helyzetet követné le. A délutáni csúcsforgalomban a reggelihez hasonló sebességviszonyok alakulnak ki a városban.



22. ábra: Közúti sebességek Kecskeméten a reggeli csúcsidőszakban a közlekedési koncepcióhoz készült forgalmi modell alapján

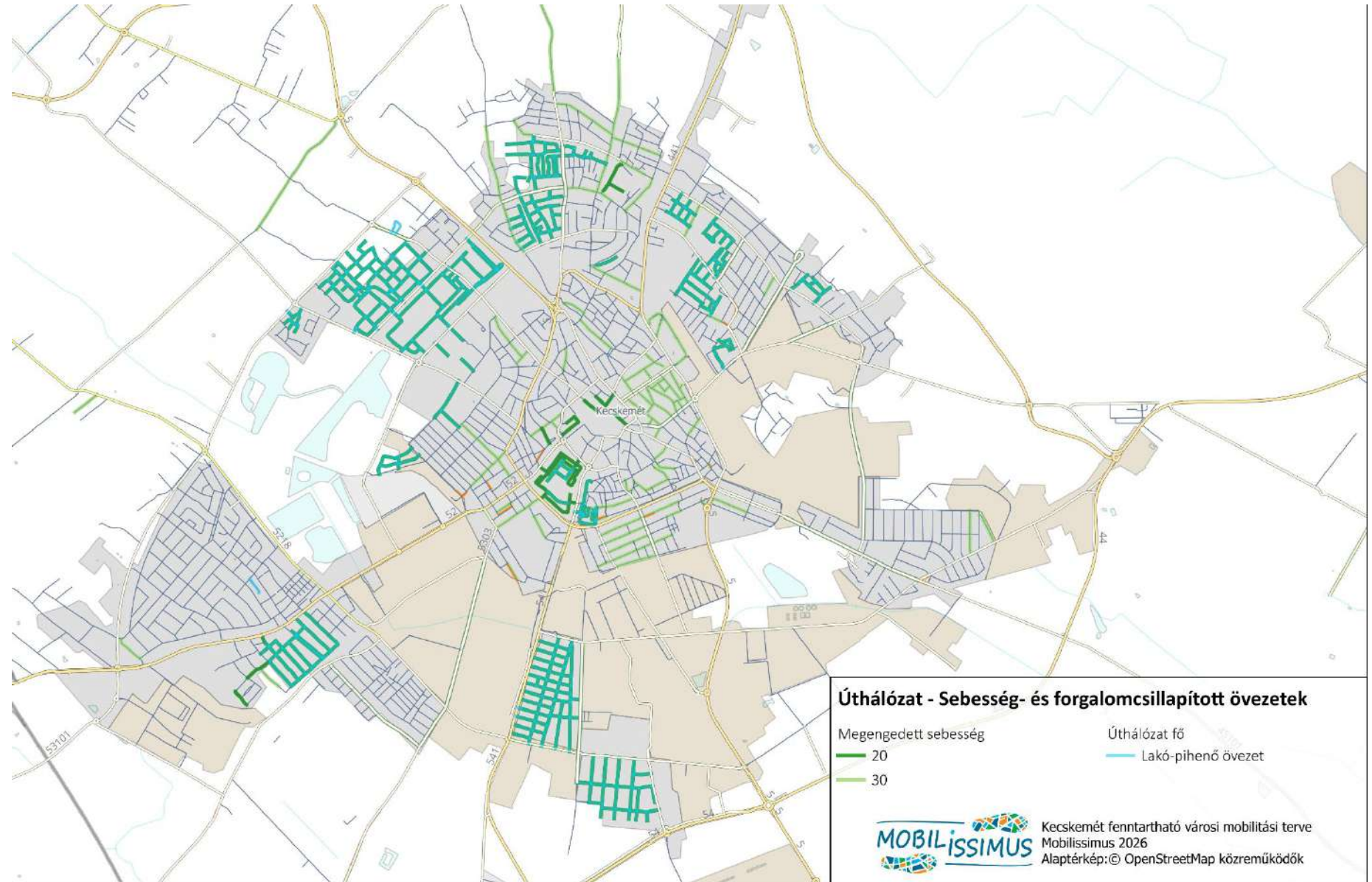


Korlátozott sebességű és csillapított forgalmú övezetek

A városban több TEMPO 30 övezet van kijelölve a Vacs-hegyen, Máriavárosban, Erzsébetvárosban, de még a Nagykörúton belüli területeken is (itt 30 km/óra a megengedett sebesség). Ezen felül nagyszámú utca egyedileg 30 km/óra sebességre korlátozott, de ez teljesen esetleges, vélhetően lokális problémák kezelése nyomán alakult ki. Gyakran egyazon utca különböző szakaszain is eltér a sebességkorlátozás. Alsószéktől lakó-pihenő övezet is kijelölésre került (itt a megengedett sebesség 20 km/óra).

Kecskemét több sűrűn lakott városrészében, köztük Szeleifaluban, Kossuthvárosban és a Széchenyivárosban is jelen vannak azok a lakóövezetek, ahol a városvezetés - a lakosság nyomására reagálva - a forgalomcsillapítás mellett döntött. A beavatkozások elsődleges célja az volt, hogy ezek az utcák visszakapják eredeti, nyugodt lakófunkciójukat. Ennek érdekében a gépjárműforgalom sebességét drasztikusan csökkenteni kellett, az átmenő forgalmat pedig lehetőség szerint ki kellett szorítani. A kialakítás okaitól függetlenül olyan relatív biztonságos közterületek jöttek létre, ahol a közlekedés legvédtelenebb résztvevői, a gyalogosok és a kerékpárral közlekedők is komfortosan érezhetik magukat. A cél eléréséhez az önkormányzat többféle eszközt vetett be. Ezek egy része szabályozási jellegű, mint például a 30 km/óra megengedett sebességű zónák vagy a lakó-pihenő övezetek kijelölése, illetve az átmenő forgalmat megnehezítő egyirányúsítások rendszere. Ezeket egészítették ki a fizikai beavatkozások, melyek kikényszerítik a lassabb haladást és a szabálykövető magatartást. Ilyen fizikai elemek például a sebességcsökkentő küszöbök, vagy a csomópontok és a gyalogos-átkelőhelyek szintjének megemelése. Hatékony eszköznek számítanak még az útszűkítések is. Kecskeméten a korlátozott sebességű és csillapított forgalmú övezetek helyzete nem rendezett: nincs átfogó adatbázis ezen utcákról, a szabályozást nem mindenhol követték fizikai beavatkozások és e beavatkozások sem mindenhol adekvátak.

Ezek a forgalomcsillapított utcák alkotják a kerékpáros hálózat másodlagos, kiegészítő hálózatát.



24. ábra: Sebesség- és forgalomcsillapított övezetek Kecskeméten

A sűrűn lakott városrészekben a megjelenő forgalom miatt kerültek kialakításra korlátozott sebességű és csillapított forgalmú utcák. Ezek alkotják a kerékpáros hálózat másodlagos, kiegészítő hálózatát, ahol kerékpáros infrastruktúra kiépítése nélkül is biztonságosan közlekedhetnek a kerékpárosok. Ez jelenleg számos utcában és területen megjelenik, de egyrészt nem fedi le a város erre alkalmas területét, másrészt minőségük, kialakításuk jellege nem egységes.

Az egyes városrészek kerékpározhatósága

Belváros

A Belváros területe minden szempontból beállt, mégis számos nagyobb fejlesztéssel érintett, közlekedési oldalról pedig általánosan problémás. A legnagyobb közlekedési kérdés a Kiskörút jövőbeni szerepe, amire már a 2015-ös TrT is adott koncepcionális javaslatot, illetve a 2025-ben elfogadott Közlekedési Konceptió is foglalkozik a kérdéssel. A Kiskörút igen fontos és jelentős mértékű városi szintű közúti és autóbuszos forgalmi igényeket szolgál ki jelenleg, előbbiek kiszorításának hiánya az egész város közlekedését érintő problémahalmaz. Általános probléma a terület sűrűsége, szolgáltatás- és funkcióbősége és az ezekből fakadó jelentős parkolási igény. Alapvető változtatási igények vannak a parkolással kapcsolatosan is. Fejlesztési oldalról is sok olyan kérdés van, ami a közlekedést is érinti: A Széchenyi téri autóbusz-pályaudvar IMCS fejlesztéssel kapcsolatos átköltöztetése a vasútállomáshoz, amit az IMCS projekt finanszírozása gyorsíthatna fel. Több nagyobb épület és terület funkcióváltása tervezett, azonban ezek közlekedési, különösen parkolási igényei csak igen nehezen szolgálhatók ki.

A Kiskörúton belül kiterjedt gyalogos-kerékpáros zóna található. Ez a zóna kerékpárral jól járható, a gyalogosokkal való együttélés harmonikusnak mondható, bár a Kiskörúton a kerékpáros átvezetések fejlesztése időszerű. Ebben a városrészben nem látszanak különösebb problémák, néhány helyszínen a szegélyek és a csatornafedelekek elhelyezése lehetne optimálisabb. Az autósforgalmat is lebonyolító néhány egyirányú utca a Kiskörúton belül kerékpárral mindkét irányban járható.

A Kiskörúton kívüli utcákra nagyvárosias beépítés jellemző szűk, jelentős autósforgalmat lebonyolító, egyirányú utcákkal, melyek kerékpárral többségükben két irányban nem járhatók, ami komoly hiányosság. A kerékpározók többségében a sugárirányú útvonalakat használják, azonban megfelelően kiépített kerékpáros infrastruktúra a Belvárosban csak a Petőfi Sándor utca - Rákóczi út tengelyen, illetve a Gyenes Mihály téren van.

Széchenyiváros

Kecskemét legnagyobb lakótelepe által uralt terület beállt, beépített terület, közlekedése kisebb kompromisszumokkal ugyan, de megoldott. A legnagyobb gondot közlekedési szempontból a parkolás okozza. A terület autóbuszos feltárása kitűnő, a kerékpáros- és gyalogoshálózat azonban nem teljes körű. A délről határoló Nyíri út mentén található a város legfontosabb humán infrastruktúra-hálózata.

A területen kerékpáros szempontból kedvezőek az adottságok, a városrészben lakó-pihenő övezetek kerültek kialakításra. A főútvonalak mentén kerékpárutak vannak kijelölve, ezek infrastrukturális állapota azonban nem minden esetben kielégítő, például a Március 15. utcában: itt a kerékpárút nagyrészt a járda mellett vezet, sok helyen az úttest és a murvás parkolók között, illetve süllyesztett szegélyek helyett főként rámpák kerültek kialakításra.

Hunyadiváros

Hunyadiváros tudatosan tervezett, beállt városrész, változatos területhasználattal. A lakóterületi fejlesztéseknek valódi gátja a repülőtér közelsége miatti zaj és az ezzel kapcsolatos korlátozások. Az egyetlen problémás rész a beépítésre szánt terület határán húzódik, illetve a Ceglédi út melletti, a Ceglédi útról feltárt ipari-kereskedelmi területek alacsony nivójú beépítése strukturális gond.

Közlekedési szempontból a helyzete kitett, Kecskemét legerősebb elővárosi tengelye, a 441. sz. főút határolja északkeletről és a hasonlóan terhelt Szolnoki út délről, a városközpont felé pedig a vasút és a vasútállomás képez akadályt. A 441. sz. főút (a Ceglédi út) forgalmas, az egyik legforgalmasabb hazai vasútvonallal, a 140-essel szintbeni

keresztezése van. A Ceglédi út 2x2 sávossal kiépítése az Északi elkerülőtől északra megtörtént. A vasúti keresztezést közúti aluljáróval kívánják a jövőben megoldani.

Hunyadiváros kapcsolatai a szomszédos városrészek felé fejlesztendő. Bethlenváros felé sem a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút, sem a Mikszáth Kálmán körút-Liszt Ferenc utca nem ér össze. Ez utóbbi kapcsolat megoldására aluljárót terveznek. A Bethlenváros felé a közúti kapcsolatot a Vaspálya utca bonyolítja szintbeni vasúti átjáróval, jelenleg nem kielégítő minőségben, nagy forgalommal. A vasútállomás felett kerékpáros-gyalogos híd tervezett. A Kecskemét vasútállomáson tervezett intermodális csomópont Hunyadivárosi kapcsolatait illetően fejlesztési javaslatok szükségesek.

Hunyadiváros nyugati része a gyűjtőutakat leszámítva lakó-pihenő övezet, melyet az utcák kialakítása is többé-kevésbé tükröz. A főúthálózatot tekintve a Mátyás Király körút - Géza fejedelem körút útvonalon van egyedül megfelelően kiépített kerékpárút, mely csatlakozik a Békéscsabai úton és a Ceglédi úton található létesítményekhez, melyek járdán vezetett, újragondolásra megérett létesítmények. A Béke fasoron és a Czollner közben nyitott kerékpársávok kerültek kijelölésre, utóbbit a közelmúltban a belső szakaszon kerékpáros nyommal alakították át – vélhetően az autóbusz-közlekedés miatt. Az infrastruktúrák folytonossága számos csomópontban megszakad. A Béke fasoron található kerékpáros infrastruktúra kiemelt jelentőségű a temető megközelítése szempontjából is.

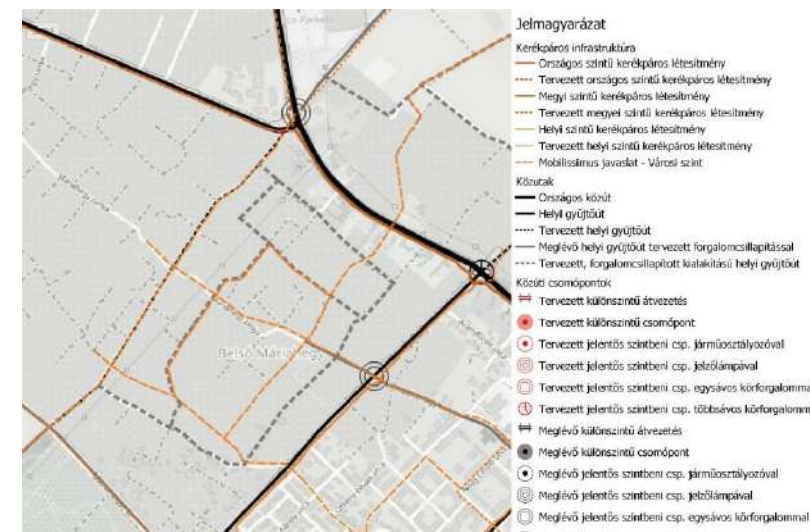


25. ábra: Kerékpáros nyom a Czollner közben

Belső Máriahegy

A terület tanyás-kiskertes múltja, a kiépült Róbert Károly körútban rejlő lehetőségek és a városközpont közeli fekvése miatt ez a város első számú lakófunkciójú fejlesztési területe, a most folyó építések után ide kellene koncentrálni a továbbfejlesztést. Belső Máriahegy mai formájában is jó adottságokkal bír, besűrűsödése, beépítése megkezdődött, azonban a jelenlegi úthálózat és a mai kapcsolatok nem alkalmasak a teljesen beépített terület kiszolgálására. Különösen hangsúlyos érv az erős és gyors szabályozásra, hogy a gyors, jellegtelen és alacsony minőségű beépülés ellehetetleníti, de legalábbis sokkal költségesebbé teszi majd a minőségi fejlesztések megvalósulását.

A Károly Róbert krt. kerékpárútja jól használható. A Budai úti kerékpárút felújítandó. A Ladánybenei út kerékpárút jó állapotú, de konfliktust jelentenek a betorkolló mellékutcák. A Nyíri úton nincs kisajátított rész kerékpárút-építéshez.



26. ábra: Belső Máriahegy közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)

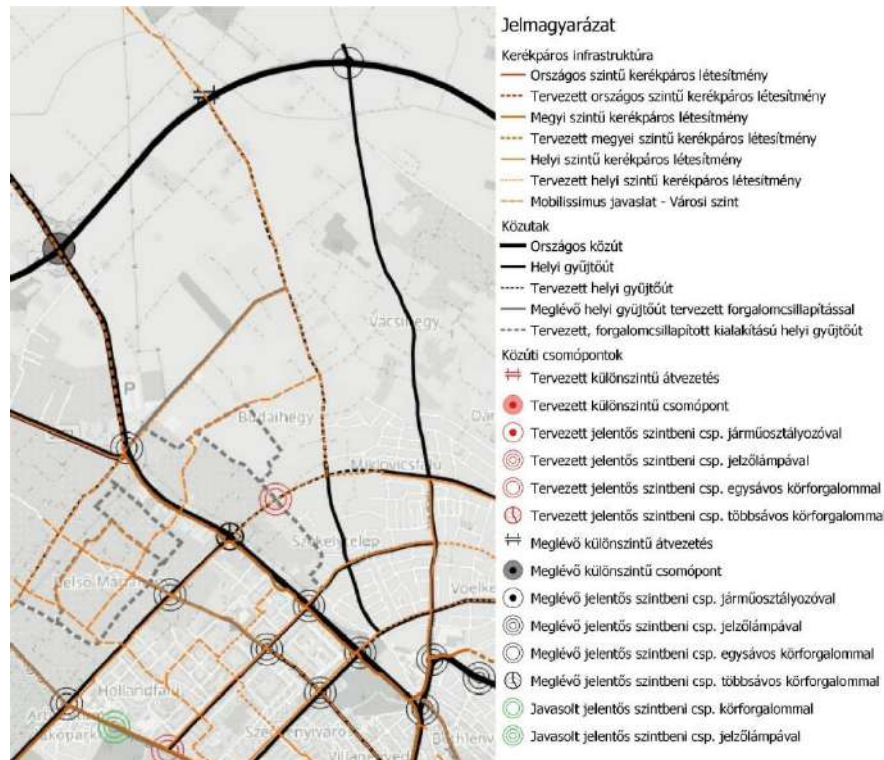


Talfája

Talfája kisleptékű, lényegében beépült falusias terület. A településrészt kettészeli 5. sz. főúttal és annak két oldala között a lakóterületek kapcsolata nem megoldott, a mai kialakítás kényszerszülte, kompromisszumokkal terhelt.

Vacsihegy

A városrész jelentős része forgalomcsillapított utcákból áll, így a biztonságos kerékpározás feltételei alapvetően teljesülhetnek; a forgalomcsillapítás hatékonysága forgalomtechnikai elemekkel tovább növelhető. A főúthálózaton gyűrűirányban a Csíksomlyói utca - Gázló utca útvonalon, valamint a Nagy Lajos Király körúton van kiépített kerékpáros infrastruktúra, előbbin nyitott kerékpársáv, utóbbin elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút a jellemző kialakítás. A kereszteződésekben hiányoznak az átvezetések. Sugárirányban a Vacsi közben nyitott kerékpársáv, majd járdán vezetett kerékpárút van kialakítva, ez azonban a Nagykörútnál véget ér és nincs átvezetve annak túloldalára.



27. ábra: Vacsiköz közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)

Vacsiköz jelenleg falusias, átépülőben lévő terület, értéke a városnak. A karakter megtartása kívánatos, ezt kell élhetővé tenni. A terület észak felé nem bővül és határozottan intézményhiányos. A terület a Budai útnál kapcsolódik a városközpontozhoz. A szomszédos városrészekkel való kapcsolatok fejlesztendők (lásd a Hunyadvárosnál említett hiányokat). Széchenyiváros felé gondolkodás zajlik az Akadémia körút átkötésére. A sugárirányú kapcsolatot nyújtó utak (Vacsi köz és Talfája köz) szélessége nem megfelelő, de a mindennapokban működnek, a városközponti kapcsolat megfelelő. A jóval kapacitívabb harántirányú utak (Mikszáth Kálmán körút, Nagy Lajos király körút) nem kapcsolódnak, így forgalmuk is alacsony. A legforgalmasabb harántirányú kapcsolat a Csíksomlyói utca-Gázló utca-Alpár utca-Nyitra utca tengely, ami gyenge kiépítése mellett is legalább végigmegy a városrészben, így van funkciója. Nagy Lajos király körút összekötése a Károly Róbert körúttal a következő tervezett nagyobb városi elem, itt a csatlakozó utcahálózat tervezése aktuális.

Szent István-város

A kecskeméti repülőtér közelségére és a már folyó haderőreformra, továbbá a kiváló logisztikai adottságokra alapozva a Reptéri út-445. sz. főút-44. sz. főút-Mártírok útja-Szent István körút által határolt terület be nem épült északkeleti részein nagyméretű, középtávon megvalósításra tervezett ipari terület kialakítása a szándék. A terület ma tanyás, a repülőtér zajvédelmi övezete miatt új beépítések nincsenek, ugyanakkor a széleken már komolyabb

ipari-energetikai betelepülések vannak. Szent István-város elérését a Békéscsabai úti, jelenleg leromlott állapotú járdán vezetett kerékpárút biztosítja. Ritkán lakott városrész, főleg ipari jellegű létesítmények uralkodnak.

Szentlászlóváros

A terület alapvetően sűrű, ipari jellegű, beállt, azonban kiterjedt, szintén sűrű és beállt kertvárosi mozaikok tagolják. Déli részén a beépítés ritkább, nagyobb zöld foltok maradtak meg. Az ipari terület jó adottságú, közel esik a Mercedes-gyárhoz. Az intenzív lakó- és ipari területek együttélése nem problémamentes, de nem is túl problémás. A lakóterületek központ- és zöldfelület nélküliek. Kecskemét közlekedési szempontból legkevésbé fejlett városrésze.

Sűrű, irányában alapvetően megfelelő az úthálózat: észak-déli irányban (azaz a belső városrészek és a Mercedes gyár között) a Halasi út, a Matkói út, a Külső-Szegedi út és az 5. sz. főút, kelet-nyugati irányban pedig a Mindszenti és a Szent László körutak, illetve az 54. sz. főút ad kapcsolatot, egészében egy raszteres hálózatot kialakítva. Azonban az észak-déli irányú utak esetében a Nagykörút vonalán túl bizonytalan a továbbvezetés funkciója, a kelet-nyugati útszakaszok közül pedig a Mindszenti körút nyugati vége az 541-es főúthoz csatlakozik, de nem vezet tovább. Ráadásul mind a Szent László körút, de különösen a Mindszenti körút egyértelműen alultervezett és a bővítés is valószínűtlen a költségek miatt. Tehát az alapvetően jó térszerkezet kimondottan gyenge városrészi és városrészeközi kapcsolatokkal kapcsolódik, ha egyáltalán kapcsolódik. A belső úthálózatban sok a rossz kompromisszum. A kisebb tömbök jó része jól feltárt, de elég sok a rosszul vagy alig megközelíthető iparterület is (például a Mindszenti körút-Matkói út-Gőzmalom utca-Külső-Szegedi út tömbjében található ipari terület). A Szent László körúton nagy szükség lenne külön kerékpáros felületre, azonban a Matkói út - Halasi út közötti szakasz keresztmetszeti korlátai akadályozzák egy dedikált kerékpársáv kialakításának lehetőségét. A Mindszenti körúton szintén indokolt kerékpáros infrastruktúra kialakítása. A városrész kedvező adottságokkal rendelkezik a Belváros (Nagykörút) és az Iparterület közötti kapcsolat erősítésére, amelynek megvalósítására több lehetséges nyomvonal is adódik.

Műkertváros

Műkertvárosban nem gyakoriak a forgalomcsillapított övezetek, az Ibolya utcában 40 km/h, a Mezőszél soron pedig 30 km/h sebességkorlátozás van. A Szent István körúton és a Mártírok útján nyitott kerékpársávok kerültek kialakításra, ezek azonban funkciójukat csak korlátozottan töltik be a nagy közúti forgalom miatt. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztését az újonnan kialakítandó, a Főteret a Gizella térrel összekötő kerékpárút kialakításánál célszerű kezelni.

Déli iparterület

A terület Kecskemét gazdasági motorjának, a Daimler vállalatnak és beszállítóinak, valamint számos meghatározó cégnek az ipartelepe. Az ipari és logisztikai tevékenységek jelenleg is gyorsan fejlődnek, igen jelentős beruházások előkészítése zajlik. A területet kiszolgáló utak egy részét az elmúlt évtizedben felfejlesztették, az 54. sz. főút az M5 autópálya és az 5. sz. főút között 2x2 sávos, a csomópontokban kétsávos körforgalmakat építettek ki. Tervezés alatt van a 44. sz. főút 5. sz. főút és a 445. sz. Kecskemét északi elkerülő csomópontja közötti szakasz 2x2 sávúításának előkészítése is. A Daimler fő személyzeti bejárata az 5. sz. főútról nyílnak, itt gyakoriak a torlódások, a 2x1 sávos szakasz mai formájában már nem elégséges az igények szempontjából.

A külső megközelítés letisztult megoldásai mellett a belső feltárást az 5. sz. főút mellett szervízutak biztosítják, az 54. sz. főútról pedig a Daimler út és a Barényi Béla út ad kapcsolatot. A Daimler út által kiszolgált területen fognak megjelenni a már említett nagyléptékű fejlesztések, ennek kapcsán az úthálózat fejlesztése zajlik. Az igazi közlekedési problémák nem az iparterületen jelentkeznek, hanem az iparterületet kiszolgáló utak és a városi

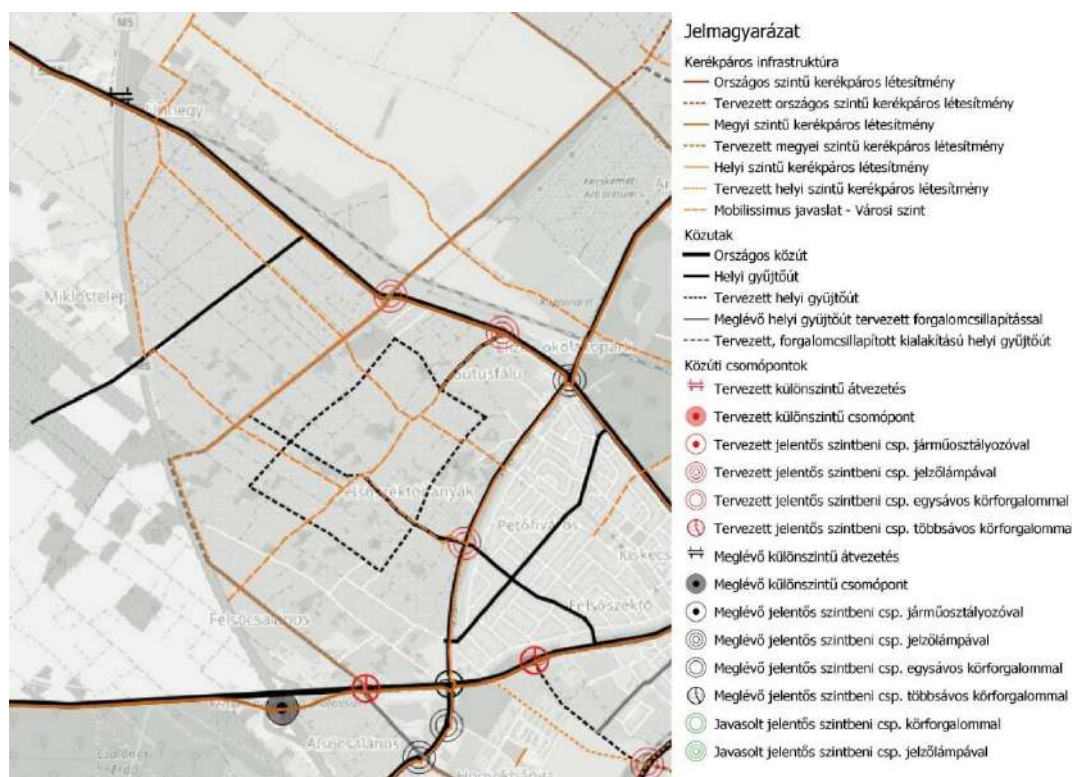
úthálózat közeli (és nem olyan közeli) elemein és csomópontjain. A külsőségi területen felhúzott, tisztán ipari célú terület kiszolgálása kompromisszumokkal ugyan, de megoldottnak tekinthető és szándék, forrás és mód is van akár kapacitív fejlesztések végrehajtására is. A városi úthálózat csatlakozó elemeire azonban ezen feltételek nem mindegyike teljesül, és ez Kecskemét közlekedési problémái közül távlatilag is meghatározó, egyben a nehezen feloldható.

A Daimler rendelkezik vasúti kapcsolattal, aminek használatáról azonban nincsenek adatok. Az iparterület logisztikai kiszolgálása kamionokra, személyzeti kiszolgálása pedig személyautókra és munkásjáratokra épült és ebben komolyabb változás nem is várható. A KeKo kiszolgálja a területet ma is, de a tömeges érkezések – már csak az itt dolgozók egy részének nem kecskeméti illetékessége miatt is – nem a városi helyi közösségi közlekedéssel történik.

A déli iparterületen kiterjedt kerékpáros infrastruktúra található, melyek újonnan épültek, megfelelő kialakításúak. A belső kerékpárút-hálózatban található ugyan hiányosságok, a legnagyobb problémát azonban a városhoz való kapcsolódás elégtelensége jelenti: a vasút elvágó hatása miatt minőségi sugárirányú kapcsolat nincsen. Sem a Kiskunfélegyházi úti, sem a Halasi úti felüljárón nincs kerékpáros létesítmény, a kerékpározás előbbi szakaszon tiltott. Az egyetlen kerékpáros átkelési lehetőséget a Mezei utca - Juhász utca útvonal adja, azonban itt a nyitott kerékpársáv is véget ér a vasúti átjárótól északra, a hálózat elemei így nem kapcsolódnak egymáshoz, ez a városrész teljesen el van vágva kerékpáros szempontból Kecskeméttől. Probléma a gyűrűirányú kapcsolatok hiánya is.

Felsőszéktó

Az autópálya és a mezőgazdasági területek közé beékelődő, közepes adottságú, de meglehetősen beépült terület, rossz úthálózattal. A város számára távlati fejlesztési terület. A Nyugati körút mentén az autópálya közelségére építve gazdasági telephelyek alakultak ki. A déli része viszonylag rendezett és sűrűbben beépített, itt inkább a rendezettség növelésére kell törekedni. Az északi részén a közlekedést meg kell oldani.



28. ábra: Felsőszéktó közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)

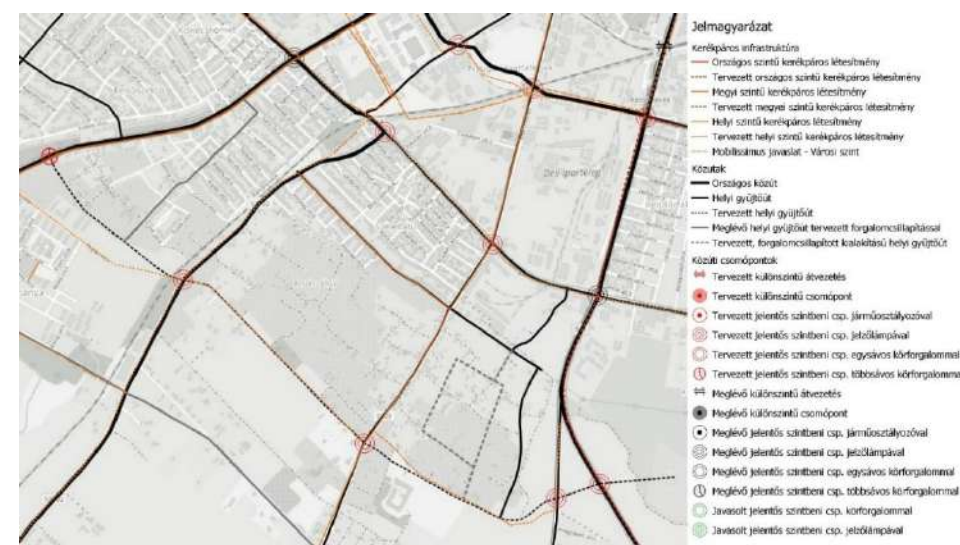
Szeleifalu

Szeleifalu kerékpáros kapcsolatát a Kiskőrösi úton vezetett nyitott kerékpársáv biztosítja, ez a megoldás azonban az úton található közúti- és különösen a teherforgalom miatt nem a legjobb megoldás. A másik lehetőség az Izsáki út -

Könyves Kálmán körút útvonal, azonban itt a kerékpárút a Korhánkői utca csomópontjánál véget ér. Ez azt eredményezi, hogy ennek a városrésznek valódi kerékpáros kapcsolata nincs a belvárossal. A belső kerékpáros közlekedést nehezíti a forgalomcsillapított utcák hiánya is. A terület északi része beállt, sűrű kertváros, közlekedésileg a nagyon forgalmas Könyves Kálmán körútra szervezve. Itt a csomópontok (Bíró Lajos utca, Présház utca, Frankel Leó utca) nem biztonságosak és főleg a csúcsidőszakokban nehezen átjárhatók. A terület helyesen TEMPO30 övezet, átmenő forgalom nincs. A déli rész ezzel szemben korábbi tanyás terület, több helyigényes lovardával, a sűrűbb beépítés kiszolgálására alkalmatlan úthálózattal, a délkeleti részen szegregálódó utcákkal. A Kiskőrösi út-541. sz. főút-Könyves Kálmán körút-Alsószéktó tanya közötti ipari-gazdasági tömb jó adottságú, közúti feltárása ugyanakkor nem megoldott.

Alsószéktó

Alsószéktó urbanisztikailag és közlekedésileg is jól megoldott, beállt városrész, amelynek ugyanakkor mind a fejlesztés alatt álló homokbányai területhez mind Petőfivároshoz a kapcsolatai fejlesztendők.



29. ábra: Alsószéktó közlekedési koncepcióterve (forrás: Kecskemét TrT)

Petőfiváros

Petőfiváros szempontjából kedvező, hogy a városrészt határoló főúthálózaton (Vízmuí utca, Nyugati körút) kiépültek a kerékpáros főhálózati létesítmények. Az Izsáki út közeli szakasza korszerűsítésre szorul. A belső úthálózaton semmilyen kerékpáros létesítmény nem található, közúti forgalomcsillapító eszközök is csak elszórtan, néhány vonali sebességhatározás formájában. Ez a terület jelenlegi közúti forgalma mellett nem jelent problémát, a jövőben viszont az egységes szabályozás hiánya konfliktushelyzeteket szülhet.

Izsáki út-Halasi út által határolt gazdasági terület

A városrész többnyire beállt, ipari-kereskedelmi létesítmények által dominált, ugyanakkor jelentős zöldterületek is vannak (Szentháromság temető, Csukás-éri-csatorna). Közlekedési szempontból a határoló utak a város főúthálózatának kapacitív elemei, a 142-es vasútvonal viszont messze potenciálja alatt teljesít. A terület értékesebb, mint amire jelenleg használják, a rozsdavezeti, barnamezős jelleg komoly fejlesztési lehetőség. Szándék van az ipari tevékenységek és a zavaró gazdasági, kereskedelmi létesítmények kiszorítására.

Máriaváros

Máriavárosban néhány utca forgalomcsillapított, illetve a Jász utcán és a Hétvezér utcán kerékpáros nyomok kerültek felfestésre. Ezek csatlakoznak a Nyíri úti, a Csabay Géza körúti, és a nagykörúti korszerűsítésre szoruló

létesítményekhez. A városrész egyirányú utcái jellemzően kétirányban kerékpározhatók, melyekre felfestett ellenirányú kerékpáros nyomok is felhívják a figyelmet. Összességében jól kerékpározható városrész, de további forgalomcsillapítások és kerékpáros infrastrukturális elemek létesítése lehetséges.

Homokbánya

A Homokbánya Kecskemét aktívan és intenzíven beépülő nagyvárosias lakóterülete, a város fő lakófejlesztési fókusza. Fekvése kedvező, fő kapcsolatát a város belső részeivel az Izsáki út, a déli ipari területekkel pedig a tervezett Alsószéktői gyűjtőút hivatott biztosítani. A terület városépítészeti tervezése jelenleg is zajlik. Közlekedési szempontból említésre méltó még a 152-es vasútvonalban rejlő elővárosi potenciál és az oda tervezett vasúti megállóhely.

A legfontosabb városi útvonalak kerékpározhatósága

Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet

Kecskemét legfontosabb kerékpáros hálózati eleme a Belváros gyalogos-kerékpáros zónája. Ennek környékén vannak a legfontosabb célpontok, a kerékpáros útvonalak itt haladnak át a városrészek között, a kiépített kerékpáros infrastruktúra is ide vezeti a bicikliseket.

Kiskörút

A Kiskörút a mai formájában nem kerékpározásra optimalizált. A gyakorlati tapasztalat azt mutatja, hogy a kerékpárosok inkább a sugárirányú útvonalakat és a belvárosi gyalogos-kerékpáros zónát használják, a Kiskörutat többségükben elkerülik. Problémát jelentenek a gyalogosokkal közös kerékpáros átvezetések is, ahol a gyalogosok nagyobb forgalom esetén a kerékpáros átvezetéseket is használják, biztonsági és kényelmi problémákat okozva.

Nagykörút

A Nagykörút déli-délkeleti szakaszát leszámítva mindenhol vannak kijelölt kerékpárutak, jellemzően a korábbi járdát felhasználva, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútként. A járdák szélessége és burkolatállapota általánosságban nem megfelelő, kerékpározásra a legtöbb szakasz csak korlátozottan alkalmas. Fejlesztendőek a csomóponti átvezetések, ilyenek csak a Kuruc körút-Szolnoki út és a Petőfi Sándor utca-Árpád körút csomópontban kerültek kialakításra, csatlakozva a Belváros felé tartó két minőségi kerékpáros vonalhoz. Problémát jelent a Katona Gimnázium melletti folytonossági hiány, ahol a közút szélesítése óta megszűnt a szabályos kerékpározási lehetőség.

Széchenyiváros-Belváros kapcsolat

Széchenyivárosból a Belváros kapcsolatát az Irinyi utca - Kápolna utca tengely tudná közvetlenül biztosítani, kerékpáros infrastruktúra azonban itt nem került kiépítésre. Ennek ellenére jelenleg is népszerű kerékpáros útvonal, ami a nagy gépjárműforgalom és a sűrű buszközlekedés mellett folyamatos konfliktusokat eredményez, főleg a buszmegállók környékén. A nagyobb csomópontokban (például Nagykörút - Kápolna utca) a kerékpáros átvezetések nem épültek ki megfelelően, ez balesetveszélyes helyzeteket teremt, a kerékpárosok hol az autók, hol a gyalogosok számára kijelölt infrastruktúrát kényszerülnek használni. A városrész és a Belváros kapcsolatát ezen kívül a Budai

úton és a Nyíri úton futó kerékpárutak adják, ezek azonban kerülőt, ezáltal hosszabb menetidőt jelentenek. A Budai úti létesítmény útburkolata és szélessége nem megfelelő, a Nyíri úti infrastruktúra pedig a Nagykörút csomópontjában véget ér.

Vacsihegy-Belváros kapcsolat

A Vacsi közben nyitott kerékpársáv, majd járdán vezetett kerékpárút van kialakítva. Ez az útvonal kerékpáros szempontból alapvetően jól működik, azonban a Nagykörútnál véget ér, sem gyalogos, sem kerékpáros átvezetés nincs a Belváros felőli oldalra. Ez azt eredményezi, hogy a Vacsihegy-Belváros útvonalon közlekedők szabályosan csak jelentős kerülővel juthatnak át a Nagykörúton, és a Nagykörút és a Belváros között sem találkozhatnak kiépített kerékpáros infrastruktúrával.

Hunyadváros-Belváros kapcsolat

Hunyadváros belvárosi kapcsolatának szempontjából meghatározó adottság a vasút elvágó hatása. A vasúton való átkelést két gyalogos aluljáró biztosítja; egy a vasútállomástól északra, míg egy másik a Szolnoki út mellett. Mindkét aluljáró alapvetően jó állapotú (a rámpákat kivéve, melyek burkolatfelújításra szorulnak), szélességük azonban nem teszi lehetővé az elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítását, így jelenleg a kerékpárutak az aluljárókban megszűnnek. Az északi aluljárónál problémát jelent még annak nehéz megközelítése, az jelenleg csak kerülővel lehetséges a Daróczi köz burkolatlan mivolta miatt.



30. ábra: A Szolnoki úti aluljáró keleti bejárata

Műkertváros-Belváros kapcsolat

Műkertváros belvárosi kapcsolatát a Mártírok útja - Műkerti sétány útvonal biztosítja. A Mártírok útján nyitott kerékpársáv került kiépítésre, mely az 5000 Ej/nap közúti forgalom és az 50 km/h engedélyezett sebesség miatt nem



javasolható elem. A Műkerti sétányon kerékpáros nyomok vannak, azonban a közlekedők ezt a bejárások tapasztalatai alapján nem használják, inkább a két útpálya közötti sétányon tekernek. A Belváros felé tartó útvonalat a Csongrádi utcán kellene kialakítani, azonban itt nincs kerékpáros infrastruktúra, illetve két nagy forgalmat lebonyolító csomóponton is át kell jutnia a kerékpárosoknak. A Csongrádi utca bekötése a Kálvin téren keresztül átgondolt tervezést igényel. A TOP_PLUSZ program keretében tervezett kerékpáros fejlesztés műszaki megoldásait ezen jellemzők figyelembevételével célszerű tervezni.

Déli iparterület-Belváros kapcsolat

Kecskemét egyik legnagyobb kerékpárhálózati hiányossága, hogy a déli iparterület teljesen el van vágva a város kerékpáros hálózatától. A kerékpározás a Kiskunfélegyházi úti felüljárón tiltott, a Halasi úti felüljárón veszélyes, így az egyetlen vasúti átkelési lehetőséget a Mezei utca - Juhász utca útvonal biztosítja, azonban érdemi kerékpáros infrastruktúra itt is csak a vasúttól északra épült ki, a Nagykörútnál pedig ez az elem is véget ér.

Máriaváros-Belváros kapcsolat

Máriaváros alapvetően jól kerékpározható városrész, kapcsolata van mind a Nyíri úti, mind az Izsáki úti kerékpárúttal. Utóbbi egészen a Belvárosig húzódik, ezzel megfelelő kerékpáros kapcsolatot teremtve.

Kecskemét-Hetényegyháza

A Kecskeméttől 5,7 km-re fekvő Hetényegyháza kerékpáros megközelítése a Vízmű utca-Sutus sor-Hetényegyházi út útvonal mellett gyalog-kerékpárúton biztosított egészen Hetényegyházáig, ahol azonban nem folytatódik. A kerékpáros infrastruktúrájánál itt is megfigyelhető az, ami oly sok helyen Kecskeméten, hogy a kialakított kerékpárosinfrastruktúrák nem vezetnek át a csomópontokon, a mellékutcákon, hanem a kerékpárút megszűnik, majd újrakezdődik táblával jelezve a csomópont túloldalán, jogilag leegyszerűsítve, de valójában meg nem oldva a kérdést. A kerékpárosok számára biztosított a biztonságos közlekedés Hetényegyházáig.

Az egyes városrészek kapcsolata a Belvárossal többé-kevésbé megoldott, de a csomóponti átvezetések sokszor elmaradtak. Egyedül a Déli Iparterület nincs összekapcsolva a hálózat többi részével.

A szomszédos települések felé menő útvonalak

Kecskemét-Ménfőcsanak-Ladánybene

Kecskemétről az 5202. jelű Ladánybenei úton kifelé haladva 3,6 km-en keresztül külön kerékpárút van biztosítva a kerékpárral közlekedőknek, azonban Belsőnyírnél ez megszűnik, és onnan semmilyen infrastruktúra nem áll rendelkezésre. A 2x1 sávós 5202. jelű úton a következő, majdnem 15 km-en nincs kijelölt kerékpáros infrastruktúra. A forgalom nem jelentős (2500 Ej/nap), viszont jellemzően nagy sebességű. A burkolat rossz minőségű.

Kecskemét-Lajosmizse

Az 5. sz. főút mentén Lajosmizse felé haladva nincsen kerékpáros infrastruktúra, mivel a Budai út - Ladánybenei út körforgalom után a Budai úton haladó kerékpáros kialakítás Ladánybenei irányban folytatódik. Jelentős járműforgalom bonyolódik le ezen az útszakaszon (8000 Ej/nap), így a kerékpárral közlekedőknek szükségük lenne külön vezetett kerékpárútra.

Kecskemét-Nagykőrös-Cegléd

Kecskemétet Nagykőrössel, illetve Cegléddel összekötő 441. sz. főút kiváló példája a megfelelően külön vezetett kerékpáros infrastruktúrának. Néhol keskeny a kerékpárút, Nagykőrösön belül pedig kerékpársáv vezet át, azonban ezen a települések közötti szakaszon jól átgondolt, tervezett kerékpárút figyelhető meg. A vonal fő hibája a fásítás hiánya és az egyhangú vonalvezetés. Kecskeméten belüli továbbvezetése nem megfelelő, Katonatelepig az átvezetések szintjei sem megfelelőek.

Kecskemét-Szentkirály

A Szentkirály felé vezető 44. sz. főúton, majd a 4622. jelű úton jól kiépített önálló kerékpárút biztosít kerékpáros kapcsolatot a két település között. Szentkirályon belül azonban már nem folytatódik. Kecskeméten belül minősége alacsony.

Kecskemét-Nyárlőrinc-Lakitelek

Kecskemétről kifelé haladva a 44. sz. főút vezet Nyárlőrinc felé, azonban a főút mellett nincsen kiépített kerékpáros infrastruktúra egészen Nyárlőrinc bevezetéséig. Ennek a szakasznak a kiváltására a 44. sz. és a 4622. j. utak körforgalma előtt ki van táblázva egy mellékúton Nyárlőrinc kerékpáros megközelítése, azonban pár kilométerig biztosított a burkolt út, ami után homokos út vezet Nyárlőrinc felé (Széles köz). A nem megfelelően előjelzett burkolatváltás kellemetlen helyzetbe hozhatja az erre nem felkészült kerékpárosokat. Kisfái felé is van egy alternatív útvonal, ez Alsóúrrét vasútállomás felé halad végig a vasútvonal mellett, de ez sem kiépített kerékpáros infrastruktúra.

Nyárlőrinctől Lakitelek felé jól kialakított, külön vezetett, két irányú kerékpárút áll a közlekedők rendelkezésére, ami ráadásul számos helyen fasorral van elválasztva a főúttól.

Kecskemét- Városföld-Kiskunfélegyháza

Az 5. sz. főúton haladva Városföld és Kiskunfélegyháza felé a Mercedes gyár mellett, a felüljárót követően jól kiépített kerékpárút áll a kerékpárosok rendelkezésére, szintbeli átvezetésekkel a csomópontokon, egészen Városföldig, ahol megszűnik.

Kecskemét-Jakabszállás

A kerékpárral nehezen megközelíthető 54. sz. főúton Kecskemétről Jakabszállás felé haladva az 541. és 54. sz. főutak körforgalma után pár kilométerig tart megfelelően kiépített kerékpáros útvonal részben kerékpárútként, részben kerékpáros használatra is alkalmas mezőgazdasági útként. Ez megszűnik a 7-es kilométerszelvényénél, és odáig sem mindenhol megfelelő szélességű és burkolatú. Ezután legközelebb Jakabszállás határában jelenik meg a kerékpáros infrastruktúra, így nem biztosított az összeköttetés a két település között.



Kecskemét-Helvécia

A Kiskőrösi úton Helvécia felé haladva a Mérleg utcáig nyitott kerékpársávon tudnak a kerékpárosok haladni, azonban ennél a kereszteződésnél ez megszűnik, és Helvécia felé ezután a kereszteződés után nincs biztosított kerékpáros infrastruktúra.

Helvécia az 54. sz. főút felől is megközelíthető, ahol a főút menti szervízúton kerékpáros nyom került kijelölésre. Helvécia előtt, ahogy a Jakabszállás felé vezető szakaszt tárgyaló résznél is említve lett, egy szakaszon azonban ez megszűnik, így ez sem biztosít megfelelő megközelítést a település számára.

Kecskemétet a szomszédos településekkel összekötő kerékpáros infrastruktúra több helyen példaértékűen van kialakítva (441. sz. út lakott területen kívüli szakasza, 52. sz. út melletti vonal), azonban más irányokban hiányzó kapcsolatok, névleges kerékpáros megoldások, Kecskeméttel való rossz minőségű kapcsolatok is feltűnnek.

Kecskemét-Kadafalva-Ballószög-Izsák

Az 53101. jelű úton Kadafalva felé haladva a Boróka utcai felüljárón nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény, bár a felüljáró előtt és után is van kerékpárút. A felüljáró utáni gyalog-kerékpárút Kadafalva Harang utcánál megszűnik. Ballószög Határ úttól kezdve minőségi kerékpárút épült ki, ami modern és biztonságos, azonban Kecskemét felől nincs összeköttetés.



31. ábra: A Boróka utcai felüljáró előtt 60 km/h sebességkorlátozás és "kerékpárosok" veszélyt jelző tábla kíséri meg biztonságosabbá tenni az átkelést

A Dunaföldvári úton Izsák felé haladva az 52. sz. főút mentén kiépített kerékpárút van, ami azonban a szarkási elágazásnál megszűnik és nem folytatódik sem az 52. sz., sem az 5301. j. úton. Ágasegyházán át Izsáig nincsen önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítva.

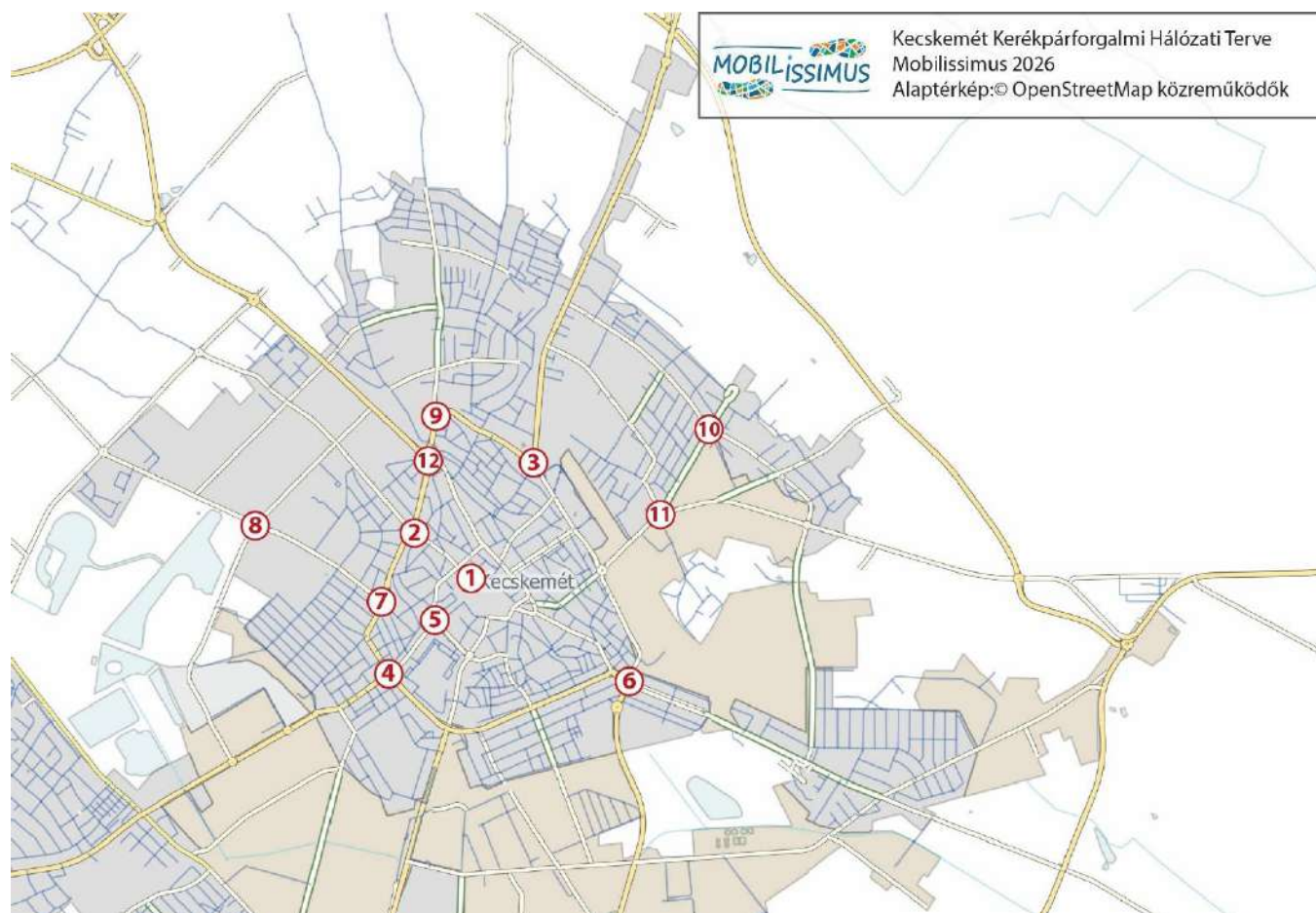
Kecskemét-(Hetényegyháza)-Kerekegyháza-Szabadszállás

Kecskemétről a Vízmű utcán Hetényegyháza felé haladva egészen Hetényegyháza határáig van kerékpárút, azonban Kerekegyháza felé, majd Szabadszállás felé ez nem folytatódik. Hiányzó kerékpáros kapcsolat.

A közúti csomópontok kerékpározhatósága

Kecskeméten hálózati jelentőségük és a kerékpáros forgalom nagyságok miatt a következő csomópontok kerékpározhatóságát vizsgáltuk, melyet az alábbi ábrán is megjelenítettünk:

- Kossuth tér (1)
- Kápolna utca - Széchenyi körút (2)
- Bethlen körút - Ceglédi út (3)
- Árpád körút - Petőfi Sándor utca (4)
- Dobó István körút - Petőfi Sándor utca (5)
- Műkerti sétány - Kurucz tér és Csongrádi utca - Erzsébet körút csomópontrendszer (6)
- Nyíri út - Széchenyi körút (7)
- Nyíri út - Akadémia körút körforgalom (8)
- Bethlen körút - Vacsai köz (9)
- Béke fasor - Géza fejedelem (10)
- Béke fasor - Szolnoki út (11)
- Budai út - Széchenyi körút (12)



32. ábra: Kerékpározhatóság szempontjából vizsgált csomópontok Kecskeméten

(1) Kossuth tér

A Kossuth tér a belvárosi gyalogosövezet egyik legfontosabb, nyugati kapuja, a Kápolna utcai közúti tengely vége. A parkoló után kezdődik a gyalogos-kerékpáros zóna, azonban a csomópont kialakítása ezt nem tükrözi. Kerékpáros szempontból nehézséget jelent a magas padka, illetve a csatornafedelelek jelenléte. A helyszínbemjárások során kiemelkedő gyalogos és kerékpáros forgalmat tapasztaltunk, így a csomópont kismértékű átalakítása, a közúti jelzések pótlása fontos jövőbeli intézkedés.

(2) Kápolna utca - Széchenyi körút

A csomópont a Nagykörút és a Széchenyiváros felől érkező közvetlen sugárirányú tengely és a város egyik legfontosabb gyűrűirányú elemének keresztezése, kiemelkedő kerékpáros forgalommal bír. A Nagykörút mentén gyalog- és kerékpárút van kijelölve a járdán, azonban kerékpáros átvezetések nincsenek felfestve. Sem a Kápolna utcában, sem az Irinyi utcában nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény (feltehetően helyhiány miatt), a Kápolna utcában a kerékpáros nyom felfestések is lekoptak. A kerékpárosok az Irinyi utca-Kápolna utca tengelyen hol az úttesten, hol a járdán, míg a Nagykörúton inkább a járdán haladnak, a csomóponti mozgások kiszámíthatatlanok, a kerékpárosok „keresik a helyüket”, néhol a gyalogos, néhol a közúti infrastruktúrát használják. A nagy közúti forgalom, a kerékpáros infrastruktúra hiánya, illetve a rossz csomóponti burkolatállapotok együttesen azt eredményezik, hogy a mai kialakítás hátrányos, akár balesetveszélyes a kerékpárosok számára.



33. ábra: A Kápolna utca – Széchenyi körút csomópont

(3) Bethlen körút - Ceglédi út

A Ceglédi úti rossz minőségű, járdából kialakított kerékpárútjának végpontját jelentő Bethlen körúti csomópontban gyakorlatilag semmilyen kerékpáros infrastruktúra nem található, a lakossági kérdőívben a csomóponttal kapcsolatban több negatív visszajelzés is érkezett, többek között: „Kerékpáros átkelés csak a zebrán, nincs külön”, „veszélyes átkelő”. A Ceglédi útról a biztonságos továbbhaladás csak a Bethlen körúton a vasútállomás felé



lehetséges, ez az irány azonban nem is érinti a csomópontot. A csomópontban nincsenek süllyesztett járdaszegélyek, az akadálymentesítést rámpákkal próbálták megoldani, ezek azonban túl meredek a biztonságos használathoz. Átkelés a kerékpárról leszállva, a gyalogátkelőkön lehetséges, ez a jelzőlámpa hosszú periódusideje miatt akár több percet is igénybe vehet. A helyszínbemjárás során több szabálytalan kerékpáros átkelést is megfigyeltünk, a legfrekvenciáltabb útvonal a Ceglédi út - Kaszap utca volt.

(4) Árpád körút - Petőfi Sándor utca

Az Árpád körút - Petőfi Sándor utca csomópont közelmúltbeli korszerűsítésének köszönhetően a kerékpáros átkelés minden irányban akadálymentes és biztonságos lett. A csatlakozó kerékpárutak még csak három irányban készültek el, a csomópont kialakítása során a Katona Gimnázium előtt megszűnt a szabályos kerékpározás lehetősége. Kerékpáros szempontból problémát jelent a jelzőlámpák nem kerékpárosbarát beállítása, így az átkelés hosszabb időt vehet igénybe, erre több lakossági visszajelzés is érkezett.

(5) Dobó István körút – Petőfi Sándor utca

A Dobó István körút - Petőfi Sándor utca csomópont körforgalmú csomópont, a gyalogos és kerékpáros átvezetések a csomóponttól néhány méterre, jelzőlámpával kerültek kialakításra, mivel e korlátozás/szabályozás nélkül a nagy gyalogosforgalom ellehetetlenítette a csomópont közúti forgalmát (itt korábban feltehetően rossz csomóponttípus-választás történt). Ez a város egyik legforgalmasabb gyalogátkelőhelye, ehhez képest meglehetősen keskeny, a napi gyakorlatban a gyalogosok rendszeresen használják a kerékpárosok felületét, megnehezítve és veszélyessé téve a kerékpárosok átkelését. A Petőfi Sándor utcán húzódó kerékpárút a körforgalom előtt áthalad egy lakóház alatt, majd éles íveken keresztül éri el a jelzőlámpával ellátott kerékpáros átvezetést, és ezen keresztül a belvárost. A Belváros felé az infrastruktúra gyalogos-kerékpáros zónaként folytatódik, azonban ez a gyakorlatban egy nem túl széles járdát jelent. A jelzőlámpa működésének felülvizsgálata időszerű, a gyalogosok és a kerékpárosok csak ritkán és rövid ideig kapnak zöldet.



34. ábra: Bonyolult vonalvezetésű, de működő kerékpárút a Dobó István körút-Petőfi Sándor utca csomópontban



35. ábra: Az Árpád körút - Petőfi Sándor utca csomópont

(6) Műkerti sétány - Kurucz tér és Csongrádi utca - Erzsébet körút

A Műkerti sétány-Kurucz tér és a Csongrádi utca-Erzsébet körút csomópontok egy csomópont-rendszert alkotnak. Jelenleg a csomópontok teljes mértékben a közúti közlekedés igényeire szabottak, kapacitívák és teresek, ezentúl rendkívül forgalmasak is. A gyalogosok és a kerékpárosok közlekedése alárendelt, nincs megfelelő kerékpáros infrastruktúra. A csatlakozó utcák közül a Műkert sétányon kerékpáros nyomok lettek felfestve az úttest szélére, azonban a közlekedők inkább a két útpálya közötti járdán bicikliznek. Kerékpáros szempontból mindenképp fejlesztendő a csomópont-rendszer, figyelembe véve az iparterület kerékpáros megközelítésének jövőbeli kialakítását.



36. ábra: Fejlesztendő akadálymentesség a Műkerti sétánynál

(7) Nyíri út - Széchenyi körút

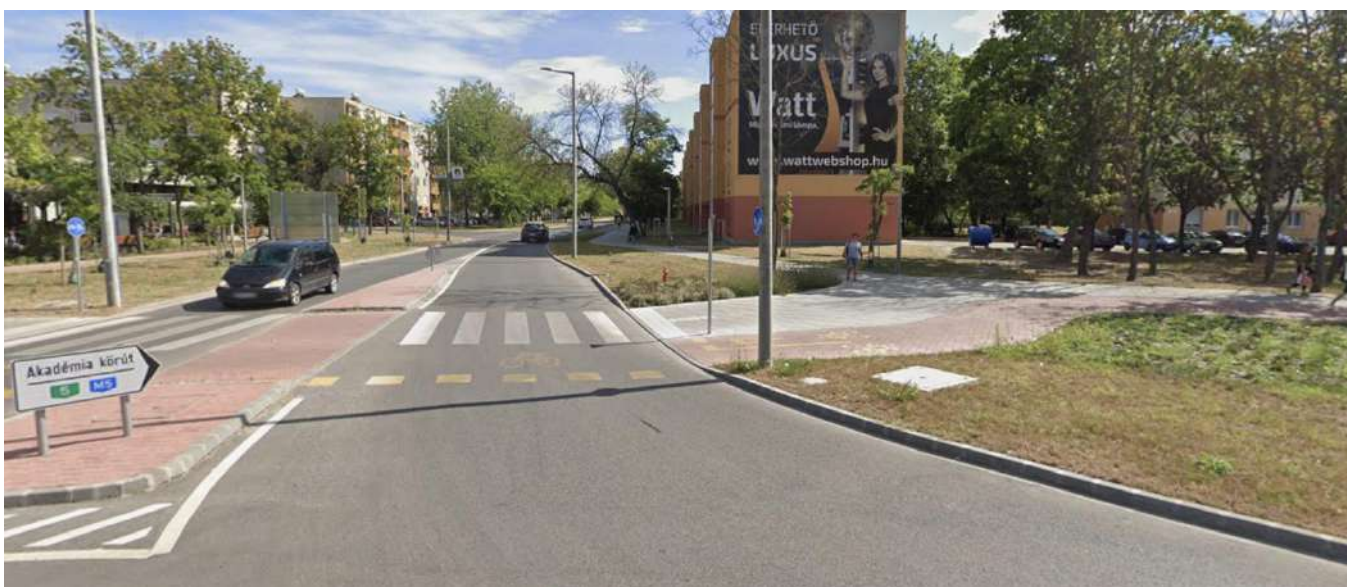
A Nyíri út - Széchenyi körút csomópontban két igen nagy jelentőségű és forgalomnagyságú út találkozik: a város legfontosabb körirányú közúti eleme (a Nagykörút) és a Széchenyivárost a Belvárossal összekötő Nyíri út. Kerékpáros infrastruktúra nincsen kialakítva a csomópontban. A Nyíri úton, a városban megszokott módon a járdán van kijelölve a kerékpárút, azonban ez nincs átvezetve a szemközti Nyíl utcába. A Nyíl utca egyes részein kerékpáros nyomok vannak. A Széchenyi körút dél felé vezető szakaszán sem folytatódik rögtön a kijelölés, csak pár házzal a csomópont után. A szűk járdán kitáblázott kerékpárút nem optimális. Annak ellenére, hogy jelzőlámpával és gyalogátkelővel ellátott a csomópont, nincs egyértelműen jelezve a felhasználóknak a kerékpáros infrastruktúra.



37. ábra: Nyíri út - Széchenyi körút csomópont

(8) Nyíri út-Akadémia körút körforgalom

Példaértékű kerékpáros átvezetés épült a Nyíri út - Akadémia körút körforgalmi fejlesztése során. Problémát jelent a kerékpáros átvezetéseknél a küszöbök alkalmazása, ezek megszüntetése időszerű.



38. ábra: A Nyíri út - Akadémia körút csomópont

(9) Bethlen körút – Vacs köz

Ebbe a csomópontba érkeznek a Vacshegy lakói, illetve azok, akik Bethlenváros nyugati részéről szeretnének a városközpontba eljutni. A Vacs közön a Nagy Lajos király körúttól a város felé nyílt kerékpársáv van felfestve, egészen a Mikszáth Kálmán körútig, ahonnan a gyalogosokkal együtt használható kerékpárút (ami lényegében egy járda) biztosít kerékpáros infrastruktúrát. A Shell benzinkútnál jelzőlámpával vezetik át a kerékpárosokat a Vacs köz másik oldalára, ahonnan megközelíthető a Bethlen körút keletre vezető szakasza. A délnyugat felé vezető szakaszon nincs

kitáblázva, de folytatódik a járda, így a kerékpárosok ott tudnak tovább haladni. Itt is a korábbiakhoz hasonló probléma észlelhető, nincs vezetve a kerékpáros, nem önmagáért beszél az infrastruktúra, ami csökkenti a kerékpározhatóság minőségét.



39. ábra: Vacs köz Bethlen körúti csatlakozása

(10) Béke fasor - Géza fejedelem körút

Mindkét keresztező úton van kerékpáros infrastruktúra, azonban a Béke fasor nyitott kerékpársávja nincs átvezetve a csomópont túlsó felére, ahol ismét folytatódik a nyitott kerékpársáv. A Mátyás király körút és a Géza fejedelem körút összeköttetése megtörténik kerékpáros átvezetéssel, a városban jellemzően használt járdán vezetett kerékpárúttal. A Béke fasor másik végén, ahol az útszakasz a Kandó Kálmán utcába, majd a Szolnoki útba torkollik, szintén olyan csomópont található, ahol megszűnik a nyitott kerékpársáv és a kerékpárosnak önállóan kell megoldást találnia arra, hogy hol tud a gyalogátkelő segítségével átkelni a csomóponton. A gyalogátkelő másik felén már ismét ki van táblázva egy elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút.

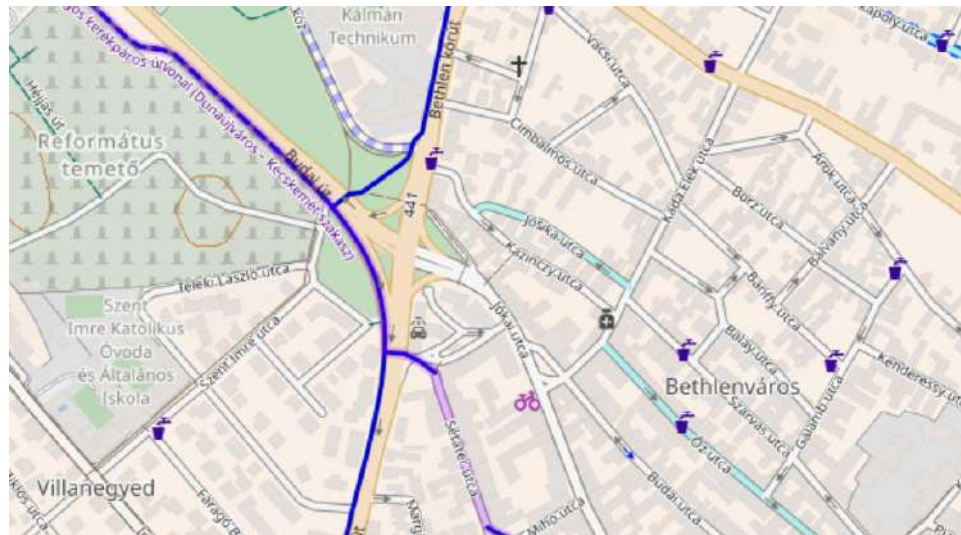


40. ábra: Béke fasor - Géza fejedelem körút kerékpáros átvezetés hiánya

(11) Budai út - Széchenyi körút



A csomópontban a Bethlen körútról dél felé és a Budai útról a Széchenyi és a Bethlen körút felé van kialakítva jól tervezett, de nem minőségi állapotú kerékpárút. A Belváros felé továbbvezető Jókai utcába nem vezet kerékpáros jelzés. Ezt a hiányzó irányt a Sétatér utca pótolja, ami a Gyenes Mihály tér felé már rendelkezik kerékpározható infrastruktúrával. A csomópont előnye, hogy a kerékpárosokat nem az autósforgalommal együtt a csomópontban vezeti, hanem arrébb terelve, ez segíti a biztonságos közlekedést, azonban hosszabb útvonalat eredményez.



41. ábra: Kerékpárút-hálózat Budai út - Bethlen körút csomópont környékén (Forrás: OpenStreetMap)

Példaértékű csomóponti kialakítások

A városban folyamatosak a csomóponti fejlesztések, az újonnan épült vagy átépült csomópontok pedig a kerékpáros igények figyelembevételével készültek, azok kialakítása – kisebb problémák mellett – összességében megfelelőnek tekinthető. Ilyen csomópontok az alábbiak:

- Nyíri út - Akadémia körút körforgalom (lásd korábban)
- Károly Róbert körút – Budai út körforgalom
- Ladánybenei út – Kecskemét északi elkerülő csomópontja
- Szent István körút – Békéscsabai út körforgalma
- Reptéri út – Kecskemét északi elkerülő csomópontja



42. ábra: A Nyíri út - Akadémia körút csomópont



43. ábra: Megfelelő kerékpáros átvezetés a Károly Róbert körút - Budai út csomópontban

A csomópontok esetében az átvezetés hiánya jelenti a legnagyobb problémát. Az újonnan épült/átépült csomópontok már a kerékpáros igények figyelembevételével készültek, azok kialakítása megfelelő.

A hálózat folytonossági hiányai, a kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak, elválasztó létesítmények keresztezései

A kecskeméti kerékpáros hálózat jelenleg nem folytonos rendszer. Annak ellenére, hogy épültek új szakaszok az elmúlt években, a meglévő részek nem mindenhol kapcsolódnak egymáshoz, így a hálózat sem egységesnek, sem biztonságosnak nem tekinthető. A problémák egyszerre jelentkeznek a folytonosság hiányában, a veszélyes csomópontokban, és abban, hogy a vasút és a gyorsforgalmi utak alig áthatolható akadályként szabdalják szét a várost.

Hiányzó szakaszok

A legnagyobb kihívást a hiányzó szakaszok jelentik. Sok kerékpárút a semmibe vezet, gyakran épp ott, ahol a forgalom a leginkább felgyorsul, a város szélein, vagy csomópontok közepén. Ilyen helyszínek például:

- Külső-Szegedi út
- M5 felüljáró (Kadafalva felé), Boróka utca
- Kiskunfélegyházi út

Ez különösen igaz az agglomeráció felé tartó utakra, ahol a biciklis hirtelen az autók között találja magát, mindenféle védelem nélkül. Ugyanez a helyzet a térségi és túraútvonalakkal is, például Nyárlőrinc irányában, ahol a földutak vagy a hiányzó összeköttetések miatt nehéz el a kerékpáros közlekedés. Az 5. sz. főútnak is vannak szakaszai, ahol lehet kerékpárral biztonságosan közlekedni, azonban más részein erre nincs jelenleg megoldás.

Vasútvonalak

Kecskemétet sűrűn behálózzák a vasútvonalak. A sűrű helyi vasúthálózat egyik árnyoldala a komoly elválasztó hatás, amely az érintett szomszédos városrészek viszonylatában hordoz kihívásokat:

Bethlenváros és a Belváros, illetve Hunyadváros között a 140-es fővonal és a Kecskeméti Vasútállomás képez akadályt. Hunyadvárosból a Kandó Kálmán utca végén található gyalogos aluljáró nem alkalmas kerékpáros átkelésre beláthatatlan, íves kialakítása miatt. A város déli területei (pl. Szent László város, Muszaj, Rendőrfalu, déli iparterület) és a város középső részei esetében hasonló akadályt képez a Kecskemét-Alsó vasútállomás, illetve a 142-es vasútvonal. Átjárhatósági problémát fedezhetünk fel továbbá Máriaváros és a város sport és rekreációs területei között is a 142-es vasútvonal tekintetében.

Kecskeméten az alábbi vasúti átkelési lehetőségek jelentősek kerékpáros szempontból:

- Ceglédi út - 140-es vasútvonal: külön kerékpárút-átvezetés fényoszorópóval és csapórúddal, kedvező és biztonságos kialakítás
- Kandó Kálmán utcai és Szolnoki úti aluljárók: Jelenleg kerékpárral hivatalosan nem használhatók, azonban a gyakorlati tapasztalat mindkét aluljáró esetében nagy kerékpáros forgalmat mutat. A használatot nehezíti az aluljáróba bevezető rámpák rossz burkolatállapota.
- Mártírok útja: Közúttal együtt került átvezetésre a nyitott kerékpársáv, zárt sáv létrehozása, szélesítés javasolt
- Kiskunfélegyházi út - 140-es vasútvonal: külön kerékpárút-átvezetés fényoszorópóval és csapórúddal, kedvező és biztonságos kialakítás

- Kiskunfélegyházi út - 142-es vasútvonal: külön szintű átvezetés, a felüljáró szélessége megengedné a kerékpáros infrastruktúra kialakítását, ilyen azonban nem került kiépítésre, így az útvonalon a kerékpározás tiltott
- Külső Szegedi út – a korábbi gyalogos felüljáró állapota miatt lezárásra került, jelenleg nincs átkelési lehetőség
- Halasi úti felüljáró: Felújítása befejeződött, azonban a felújítás nem tartalmazta a kerékpáros infrastruktúra megépítését, az úton a kerékpározás veszélyes.
- Kiskőrösi út - 142-es vasútvonal: A nyitott kerékpársáv a vasúti átjárótól délre véget ér és északra nem folytatódik, az átkelés a közúti pályán lehetséges
- Kiskőrösi út - 152-es vasútvonal: Közúttal együtt került átvezetésre a nyitott kerékpársáv
- III. Béla Krt. - szintbeli keresztezés a kerékpárút számára külön fényoszorópóval, csapórúddal
- 445. sz. főút, Hetényegyháza: külön kerékpárút-átvezetés fényoszorópóval és csapórúddal
- Juhász utca - 142-es vasútvonal: A nyitott kerékpársáv a vasúti átjárótól északra véget ér, az átkelés csak a közúti pályán lehetséges.

Egyirányú utcák

Több helyen is bevezetésre kerültek egyirányú utcák (parkolási és forgalomcsillapítási célból) ezek közül pár megközelíthető kerékpárosként mindkét irányból, viszont sok helyen van, ahol a biciklisekre is vonatkozik az egyirányúsítás.



44. ábra – Kecskemét egyirányúsított utcái

Az ábrán piros-szürke szaggatott vonallal jelölt szakaszok olyan egyirányú utcákat jelölnek, amik kerékpárosok számára is egy irányból megközelíthetőek, míg a zöld szakaszok kerékpározhatóak mindkét irányból az autós egyirányúsítás ellenére. Ilyen utca például a Budai utca, ahol mindkét irányban közlekedhetnek a kerékpárosok, vagy többek között a László Károly utca is.



Autópályák, főutak

Ugyanilyen elválasztó erővel bírnak a gyorsforgalmi utak, különösen az M5 autópálya. Adottság, hogy Kecskemét egyes területei (Méntelek, Hetényegyháza, Kadafalva, Matkó) az autópálya túloldalán fekszik. A ménteleki (5202-es) útnál a kiépített kerékpárút pont az autópálya-felüljáró előtt ér véget, így a biciklis kénytelen a hídon, a gyorsan haladó autók között tekerni, ami nemcsak veszélyes, de az egész szakaszt használhatatlanná teszi a kevésbé bátrak számára.

Hetényegyháza két irányból is be van kötve a városba, azonban az északi elkerülő felé nincs kerékpáros infrastruktúra. A Hetényegyházi út autópálya alatt átvezető szakaszán közös gyalog-kerékpárút üzemel.

A Kadafalvát a városhoz kötő Boróka utcai felüljáró előtt mindkét irányból véget ér az egyébként létező kerékpárút. A Matkó elérhetőségét is biztosító 54. sz. főúton csak a város felőli oldalon van egy rossz minőségű kerékpárút.

Kerékpáros szempontból távlatban gondot fog jelenteni, hogy a várost körbevevő főúti gyűrűn kevés a köztúttól elválasztott átkelési lehetőség. Ez például a szabadidős vonalak kialakítását nagyban korlátozza, az átvezetéseket nagyon költségessé vagy akár lehetetlenné teszi.

A városon belüli nagy forgalmú, többsávos főutak valódi akadályt jelentenek a kerékpárosok számára, különösen ha nincsenek megfelelően kiépített átvezetések. Ilyen szempontból a Nagykörút, a Kiskörút, az Izsáki út, a Petőfi Sándor utca problémás, a gyalogátkelőhelyek távolsága jelentős, kerékpáros átkelések pedig még ennél is ritkábbak.

Hasonlóan gondot jelentenek a kétsávos, de nagyforgalmú utak keresztezései is – ez egyébként a gyalogosok számára hasonló tehertétel és veszélyforrás. A Ceglédi út, a Szolnoki út vagy a Budai út két oldala között minimális a kapcsolat, kimondottan nehéz az átjutás.

A városban még a jól kialakított kerékpáros infrastruktúrák között is vannak hiányzó összeköttetések. A folytonosság akadályai a legtöbb esetben autópálya vagy főút, vasútvonalak, egyirányú utcák, nem megfelelően kialakított csomópontok és nem kiépített szakaszok. A forgalmas utak két oldala közötti átjárás a kerékpárosok és a gyalogosok számára is nagyon nehéz, kevés az átvezetés.

Parkolási rend hatásai a kerékpározhatóságra

A magyar városokban alapvető probléma, hogy a parkolási gondokat a városok a legfontosabb gondok közé sorolják, míg a kerékpárhálózattal kapcsolatos kérdések egy szűk kisebbség gondjaként tűnnek fel, a sok lakó számára minden relevancia nélkül.

Ebben a helyzetben a kerékpáros hálózat fejlesztésének gyakran legkomolyabb akadálya a parkolóhelyek minden határon túlmenő védelme. Általános nézet az is, hogy a kerékpárosokat lehetőleg a kisebb forgalmú mellékutcába kell terelni, mert ott biztonságban vannak (nem zavarják az autósokat). Ezek a tendenciák Kecskeméten is tetten érhetők és ezeknek is köszönhető, hogy a városban a kerékpáros infrastruktúra nagy része vagy gyalog-kerékpárút, az újonnan épített városi főhálózaton külön vezetett kerékpárút, illetve sok a kerékpáros nyom is. Az ilyen elemek alapvetően kevésbé kitettek a parkolással való konfliktusoknak.

A nagyobb kerékpárforgalommal jellemezhető városrészekben, így a Belvárosban vagy a Széchenyivárosban egyrészt viszonylag fejlett és jelentős kerékpáros infrastruktúra van, másrészt sok a biciklis is, így az együttélés többé-kevésbé megszokott, harmonikus, a parkolási igények egyértelmű dominanciájával. A Belvárosba bekötő utakon, utcákon jellemzően kétoldali parkolás van (Petőfi utca, Batthyány utca, Csongrádi utca, Jókai utca), ahol erre elegendő hely áll rendelkezésre. E parkolási igény jelentős korlátozása feltehetően nem elképzelhető kerékpáros célok miatt.

A városban nagyobb parkolók találhatók az Auchannál és a Tescoknál és a város nagyobb üzletei előtt, de ezek a közlekedési útvonalaktól el vannak választva, csak a cél-kerékpárforgalommal lehetséges a konfliktus.

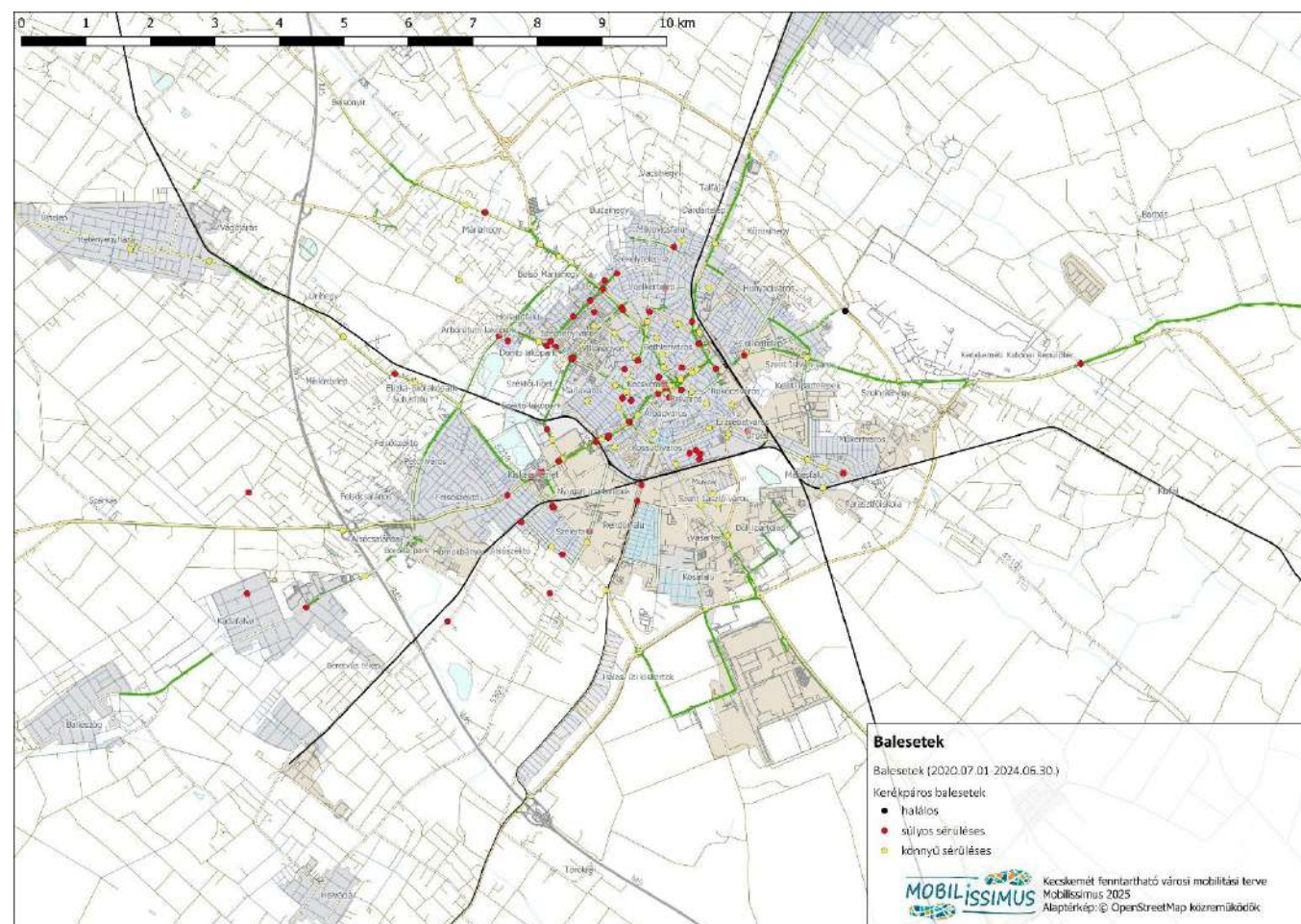
Az ipartelepeken kiépített nagy parkolók esetében vagy nem nagyon jelennek meg kerékpárosok, esetenként külön kiépített útvonaluk van a kerékpártárolókhoz (pl. Mercedes-gyár esetében).

A Belvárosban ez sok helyen gond (például a piac környéke említendő), ezen kívül ismert a Reptéri úton a lakótelep mellett megjelenő parkolási igény és Kadafalván a Boróka utca iparterület menti szakaszon, ahol a kerékpáros infrastruktúra vezetését a parkolás akadályozza.

Kecskeméten a parkolási rend kapcsán általánosan megjelenhetnének a konfliktusok, de a társadalmi autós dominancia, a parkolási lehetőségek védelme, a kiépített hálózatok mellékutcákban és gyalogosokkal közös létesítményeken történt kijelölése e konfliktusokat elfedi.

Kerékpáros baleseti helyzet

2020 és 2025 közötti kerékpáros baleseteket a WEBBAL adatbázis alapján vizsgáltuk. Az összes balesetet tartalmazó felmérés eredményei azt mutatják, hogy a problémák egyes városrészek esetében sűrűsödnek (45. ábra): a Belváros, a Széchenyiváros és a Bethlenváros mutat kedvezőtlenebb képet. A legtöbb baleset a Belvároson belül a Kiskörút mentén, a Rákóczi út és a Csongrádi utca közötti területen mutatkozik. A Széchenyivárosban baleseti gócpontokat találhatunk az Akadémia körút és az Irinyi utca kereszteződésében, a Március 15. utcában található Spar áruház körül, valamint az Akadémia krt. - Nyíri út és Március 15. utca - Nyíri úti kereszteződésénél. A jelzett területeken kívül a jelentős forgalmat bonyolító Izsáki út mentén találhatók még baleseti helyszínek.



45. ábra: Kerékpáros balesetek Kecskeméten 2020.07.01-2024.06.30. között (forrás: Webbal)

A legfontosabb tanulságok a kerékpáros forgalomra nézve:

- A kerékpáros érintettségű balesetek aránya nagyobb, mint a kerékpározás 10%-os súlya a város közlekedésében. A modal split körülbelül 10%, míg a halálos kimenetelű balesetek közül a kerékpáros halálos balesetek aránya 15%.
- A kerékpáros balesetek pontszerűek, a Nagykörúton belül van sűrűsödés, ráadásul itt súlyos kerékpáros balesetek is előfordulnak.
- A sérüléssel járó kerékpáros érintettségű balesetek a Nagykörúton kívül pontszerűek, esetiek.

- A közlekedési koncepcióban bemutatott, 5 év alatt bekövetkező 10, napnyugta utáni személysérüléses kerékpáros érintettségű baleset azért különösen lényeges, mivel csak a délutáni forgalom egy része esik napnyugta utáni időszakra és az is csak az év egy részében. A balesetek nagy része feltehetően a rossz láthatóságra, a nem megfelelő figyelemre és a közúti sebességhatárok be nem tartására vezethető vissza.
- A Belvárosban nagyobb a kerékpárforgalom (ahogy ezt a forgalomfelvételek is igazolták), ezért a balesetek is a Nagykörúton belül sűrűsödnek.
- A regisztrált kerékpáros-gyalogos balesetek nem a belvárosi közös gyalogos-kerékpáros zónában jelennek meg, hanem pontszerűen a Belváros külsőbb részein.
- Nincsenek regisztrált kerékpáros balesetek Felsőszéktőn és a Mercedes-gyár környezetében, illetve alig vannak a külső, kertvárosi részeken (Kadafalva, Hetényegyháza).

A kontextusba helyezhetőség kedvéért szemléztük a korábbi, 2014-es KHT vonatkozó megállapításait is: ...

„A Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányságtól kapott adatok alapján, 2008 januárja és 2013 decembere között Kecskemét város közigazgatási területén 388 db kerékpáros baleset történt, melyek közül 9 halálos, 92 súlyos, 162 könnyű és 125 anyagi káros volt.

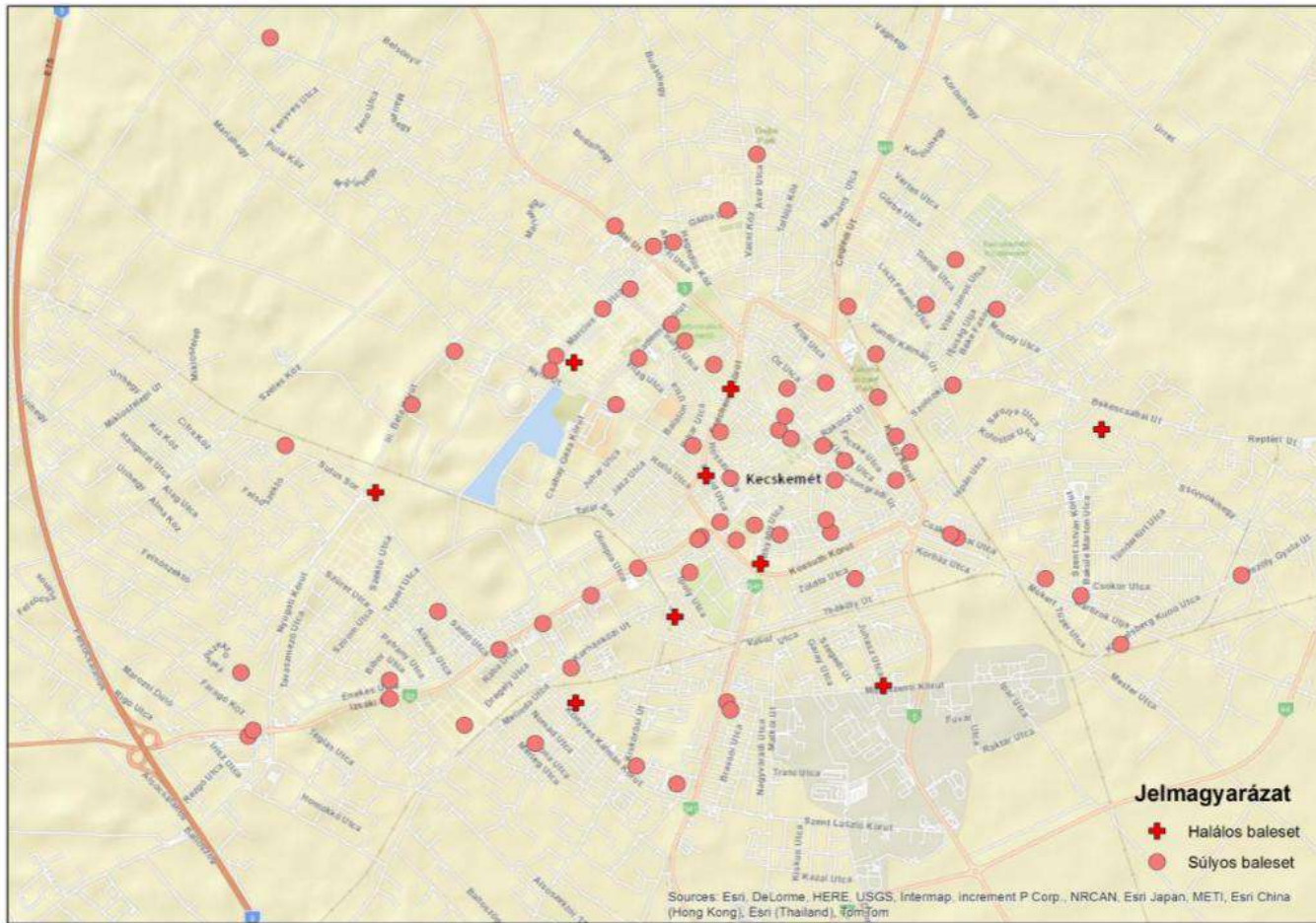
Kerékpáros szempontból a város legveszélyesebb, súlyos balesetekkel jellemezhető útszakaszait, kereszteződéseit az Izsáki út mellett, a Nagykörúton, illetve az adott utakat érintő kereszteződésekben találhatjuk. Az említett útszakaszokon történt a legtöbb súlyos baleset, melyek közül a Nagykörúton 3 halálos kimenetelű volt.

A súlyos balesetek jelentős részben a nagy forgalmú, de kerékpáros szempontból kevésbé kiépített kereszteződésekhez (pl. Nagykörút-Irinyi út, Nagykörút-Halasi út, Nagykörút-Dózsa György út) kötődnek. Az Izsáki út esetében is elmondható, hogy az esetek meghatározó része (tíz súlyos baleset) kereszteződésekhez, átkelőkhöz köthetők. Az említett szakaszokon kívül jelentős baleseti gócpont még a kiskörút övezete, a nagy kerékpáros forgalommal jellemezhető Széchenyivárosi fő gyűjtőutak (Március 15. utca, Akadémia krt., Irinyi utca) térsége, a Könyves Kálmán krt. és a Halasi út.

A vizsgálatok azonban nem csak a súlyos balesetekre korlátozódtak. Az összes balesetet tartalmazó felmérés eredményei megfelelően mutatják, hogy a problémák egyes városrészek esetében sűrűsödéseket mutatnak ... A Belváros, a Széchenyiváros és a Hunyadváros mutat ebből a szempontból kedvezőtlen képet. A legtöbb baleset a Belvároson belül a Kiskörút mentén, a Rákóczi út és a Csongrádi út közötti területen mutatkozik. A Széchenyivárosban baleseti gócpontokat találhatunk az Akadémia krt. és Irinyi utca kereszteződésében, a Március 15. utcában található Spar áruház körül, valamint az Akadémia krt. és Március 15. utca Nyíri úti kereszteződésénél. A Hunyadvárosban a kerékpáros balesetek a Mátyás király krt. mentén összpontosulnak. A jelzett területeken kívül, a jelentős forgalmat bonyolító Izsáki út mentén találhatók nagy számban baleseti helyszínek, ezen belül is két gócpont a Shell üzemanyagtöltő állomás körforgalma és az Izsáki út Könyves Kálmán krt.-Alkony utca közötti szakasza. Kiemelt gócpontokat találhatunk még a Könyves Kálmán krt.-Kiskőrösi út kereszteződésében, a Külső Szegedi út-Mindszenti krt. találkozásánál, a Szolnoki út-Kandó Kálmán utca-Béke fasor csomópontjában, valamint a Halasi út-Mindszenti krt. csatlakozásánál. E balesetek is indokolják a kerékpáros forgalom biztonságos csomóponti átvezetéseinek megvalósítását.¹¹

Az adatok alapján megfigyelhető, hogy a 2008–2013 és a 2020–2025 közötti időszak baleseti mintázatai jelentős hasonlóságot mutatnak, a gócpontok területi elhelyezkedése nagyrészt egybeesik. Mindez arra utal, hogy a 2014-ben beazonosított problémás helyszínek közül több esetében továbbra is indokolt a közlekedésbiztonsági beavatkozások megerősítése.

¹¹ KECSKEMÉTI MEGYEI JOGÚ VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE (2014) - 6. Baleseti gócpontok



46. ábra: Kecskemét súlyos kerékpáros baleseteinek területi képe (forrás: KHT, 2014)

A 2014-es és a 2025-ös kerékpáros baleseti helyzet között kevés a különbség: a kerékpáros balesetek megjelentek a délebbi városrészekben is, de a sűrűsödések ugyanúgy a több kerékpárost vonzó északi városrészek és a Belváros útjain történnek.

Ismert kerékpáros közlekedésbiztonsági problémák:

- A Széchenyi körút melletti elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút (kijelölt keskeny járdaszakaszk) vegyes használatával, sok diákkal, rollerekkel: folyamatosan kerékpáros-gyalogos konfliktusok jelennek meg.
- A járdán kijelölt kerékpárutak átvezetése a csatlakozó utcák torkolatain: a beláthatóság gyakran nem biztosított egyik irányból sem.
- Piac melletti járda: gyalogos-kerékpáros konfliktusok.
- Mártírok útja nyitott kerékpársáv: a jelentős teherforgalom mellett a kerékpárosoknak nincs biztonságérzete.

A közlekedési koncepció vizsgálatai alapján 2014 és 2024 között a kerékpár érintettségű esetek száma 48-ról 31-re (35%-os csökkenés), az összes eseten belüli arány pedig 10 százalékponttal csökkent. Ugyanebben az időszakban az összes baleseti résztvevő között a kerékpárosok aránya 17%-ról 12%-ra csökkent.

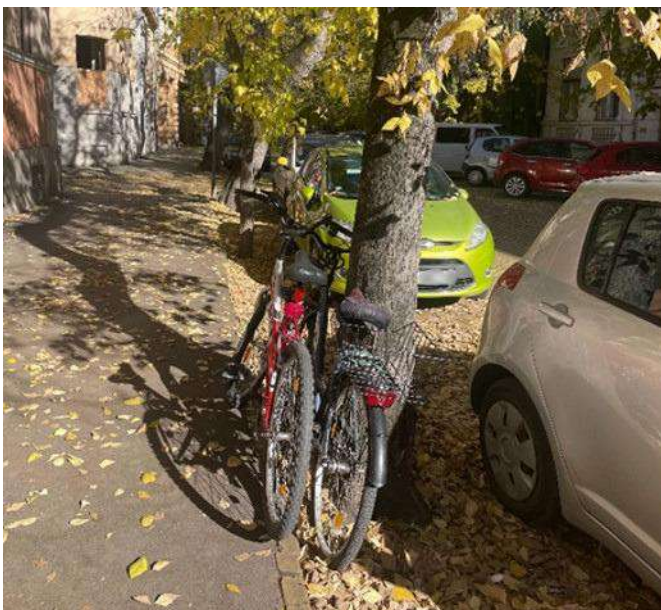
A közlekedési koncepció vizsgálatai alapján egyébként Kecskemét közlekedésbiztonsági mutatói a hasonló adottságú városokhoz képest kismértékben jobbak. A kedvező helyzet ezzel együtt európai összehasonlításban már nem annyira jó. 2010 és 2022 között az Európai Unió szinte minden országában jelentősen csökkent a halálos balesetek száma, de Magyarországon ez a csökkenés az átlagnál kisebb volt, és az utolsó harmadában maradtunk az uniós országok sorának. Magyarországon 58 halálos baleset jutott egymillió lakosra 2022-ben, a hasonló adottságú, egyébként még motorizáltabb Csehország, Lengyelország és Szlovákia is jobb mutatókkal rendelkezik és nagyobb javulást ért el, nem beszélve Ausztriáról vagy Szlovéniáról. A hazai és az európai adatok egyébként 2023-ra további csökkenést mutatnak, hiszen az egy millió lakosra jutó halálos balesetszám 2023-ban már 52 fő volt Magyarországot tekintve, míg ez tovább csökkent 2024-ben 49 főre. Bár ez jelentős javulás, az EU átlaga 2024-re 44 fő/millió lakosra csökkent, így Magyarország továbbra is az átlag alatti, 20. helyen áll a tagállamok sorában.

A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) és a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatai alapján a 2022-es év kerékpáros baleseti helyzete a következőképpen alakult: 2022-ben (január 1. és december 31. között) 45 kerékpáros veszítette életét közúti balesetben Magyarországon. Ez az adat alacsonyabb volt, mint a 2021-es, amikor 53 kerékpáros halt meg. A friss statisztikák alapján a kerékpárosok baleseti helyzete eléggé hullámzó: míg 2022-ben biztatón csökkent a halálos kimenetelű kerékpáros balesetek száma (45 baleset), 2023-ban sajnos visszaesés történt (71 baleset). A 2024-es adatokból pedig kiderül, hogy bár az utakon összességében országos szinten kevesebben haltak meg, a kerékpárosok 1361 balesetet okoztak. Ezzel az autósok után ők a másodikok a baleseti rangsorban, a motorosokat és a gyalogosokat is megelőzik.

A kerékpárosokat érintő esetek szempontjából Kecskemét a magyar átlagnál kedvezőbb számokkal rendelkezik. A kerékpáros balesetek aránya ugyanakkor az alföldi városokban magasabb, mint máshol (feltehetően a magasabb kerékpáros részarány miatt is), de az alföldi városokon belül éppen Kecskemét kicsivel jobb eredményt mutat. A fő probléma valójában az, hogy ezek a számok minden hazai városban túl magasak, Kecskemét ezen belül van relatív jó helyzetben.

Kerékpárparkolás

Kecskemét nem rendelkezik adatokkal a városi kerékpárparkolás infrastruktúráját illetően. Nem ismertek az üzleteknél és az oktatási intézményeknél kiépített férőhelyszámok, a tárolók minősége és azok foglaltsága sem. Ezzel együtt a városban számos kerékpártároló található, sok helyen kiszolgálják a felmerülő igényeket, de vannak lokációk, ahol jól láthatóan lenne több igény kerékpártámaszra. A városban kiépített kerékpártámaszok minősége gyakran nem megfelelő.



47. ábra: Belvárosban felmerülő kerékpártámasz igények

Multimodalitás

Kecskeméten a 140-es, a 142-es és a 145-ös vasútnak összesen 13 megállóhelye van. Ebből Kecskemét állomás bonyolít komoly utasforgalmat, itt a reggeli csúcsidőszakban hat vonat érkezik. A 142-es vonalon a reggeli csúcsban kettő, a 145-ös vonalon pedig egy vonat jár.

Kecskemét állomáson mintegy 100 férőhelynyi kerékpártároló található, jelentős foglaltsággal a hétköznapiakban. Bővítése, minőségjavítása időszerű. Hetényegyházán is létesült egy 8 állásos kerékpártároló. Sem a kecskeméti, sem a hetényegyházi tároló nem fedett és nem is kamerázott. A többi megállóhelyen nincsenek tárolók. A Noszlopy Gáspár parknál ma üzemelő kapacitív kerékpáros parkolóhely megszűnik, ennek pótlása fontos feladat lesz (az intermodális csomópont kialakítását célzó projekt keretében szükséges ennek kezelése), különösen annak fényében, hogy a tárolókapacitások ma sem elegendőek.

Kecskemét vasútállomásra nem vezet kerékpáros infrastruktúra, ugyanakkor az előtte található park alkalmas a kerékpáros forgalom biztonságos lebonyolítására, a Belváros felé pedig a Rákóczi úti csomópontban lehet biztonságosan átmenni. Biztató kezdeményezés a vasútállomás melletti alulhasznosított épület hasznosítása zárható kerékpártárolóként,



48. ábra: Hetényegyházi vasútállomáson található B+R

ami kedvező fogadtatás esetén tovább bővítendő. Kecskeméten az egyébként megvásárolt megszokott buszmegállókhöz kiépült kerékpártárolók nincsenek jelen és nincs adat az átszállási célú (B+R) kerékpártárolók használatáról.

A kerékpárparkolás és az átszállások kapcsán Kecskeméten már vannak jó gyakorlatok, de a tudatos, átgondolt kiépítés a kezdeti fázisában van.

Kerékpárszállítási lehetőségek

- A 140-es vasútvonalon az InterCity szerelvényeken három (erősített szerelvényénél pénteken és hétfőn öt) kocsi lehet három-három kerékpárt szállítani.
- A Cegléd-Szolnok személyvonatokon van kerékpárszállító kocsi, ami 12 kerékpár szállítására alkalmas.
- A 142-es vonal jellemző kocsiosztályában két kerékpár szállítható.
- A Lakitelek-Szolnok között közlekedő motorvonatok többcélú terében kettő vagy négy kerékpár szállítható (a kiállított kocsik függvényében).
- Kecskemét állomáson a peronok megközelíthetősége szintben történik, kerékpárral ez a legegyszerűbb megoldás.
- Az autóbuszokon a kerékpárszállítás nem megengedett.

Szabadidős célú kerékpáros útvonalak

Kecskeméten a jelenlegi kerékpáros hálózatban nincsenek kifejezetten szabadidős felhasználási célú útvonalak. Vannak külterületi és belterületi szakaszok, ahol megjelenik a sportcélú felhasználás, azonban ezek nem rekreációs vagy szabadidős fókuszú létesítmények felé vannak kiépítve.

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

A kecskeméti kerékpáros útirányjelző táblarendszer jelenleg nem egységes, nem átfogó rendszer. A probléma alapvető oka, hogy a táblák telepítése nem egy központi, hálózati logika mentén, hanem jellemzően eseti jelleggel, egy-egy elkülönült kerékpárút-építési projekt részeként valósult meg, amelyek különböző jelölési rendszert írtak elő. A bizonytalanságot tovább fokozza, hogy a városban belül eltérő generációjú, "rég típusú" és újabb szabványoknak megfelelő táblák vegyesen találhatók meg, amelyek nem nyújtanak egységes tájékoztatást.

Gyakori probléma a hiányos, esetenként ellentmondásos információközlés (például a kerékpárút típusának jelölésében), valamint a karbantartás hiányából fakadó (megrongálódott, olvashatatlaná fakult) táblák jelenléte. Az sem segíti a kerékpárosokat, hogy egy-egy csomópontban nincsen további útvonal kitáblázva, így a közlekedők vezetése nem megoldott.



3.3.2 MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK

A meglévő kerékpáros hálózat

A város meglévő kerékpárforgalmi főhálózata a közúthálózat vonalait követi (49. ábra). A meglévő kerékpáros útvonalak többsége járdákon lett kialakítva vagy kerékpárútként vagy közös, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútként. A hálózat elsősorban a fő sugárirányú utak (Budai út, Ceglédi út, Szolnoki út, Izsáki út, Nyíri út) mentén épült ki. A közöttük lévő összeköttetéseket az egyes körútszakaszok (Bethlen körút, III. Béla körút, Március 15. utca, Akadémia körút, Csabay Géza körút) biztosítják, melyek azonban komoly hálózati hiányokkal terheltek.

A város észak-nyugati, nyugati és dél-nyugati területei (Széchenyiváros, Máriaváros, Petőfiváros) kerékpárhálózati szempontból jobban ellátottak. A kiépített kerékpárutak ezen térségek lakóövezeteinek kerékpáros gyűjtőútjaiként szolgálnak, azonban a legnagyobb lakóövezetek kerékpáros feltáró útjai hiányosak.

Az északi és keleti városrészekben, a Szolnoki és Ceglédi utak mentén találunk olyan kerékpárutakat, melyek hálózatilag csak a Kerkápoly utcán, valamint a Rákóczi úton, illetve a folytatásában elhelyezkedő belvárosi kerékpáros és gyalogos zónán keresztül tudnak kapcsolódni (ez a kapcsolat azonban nem közvetlen) a város nyugati részében található kerékpárutakhoz.

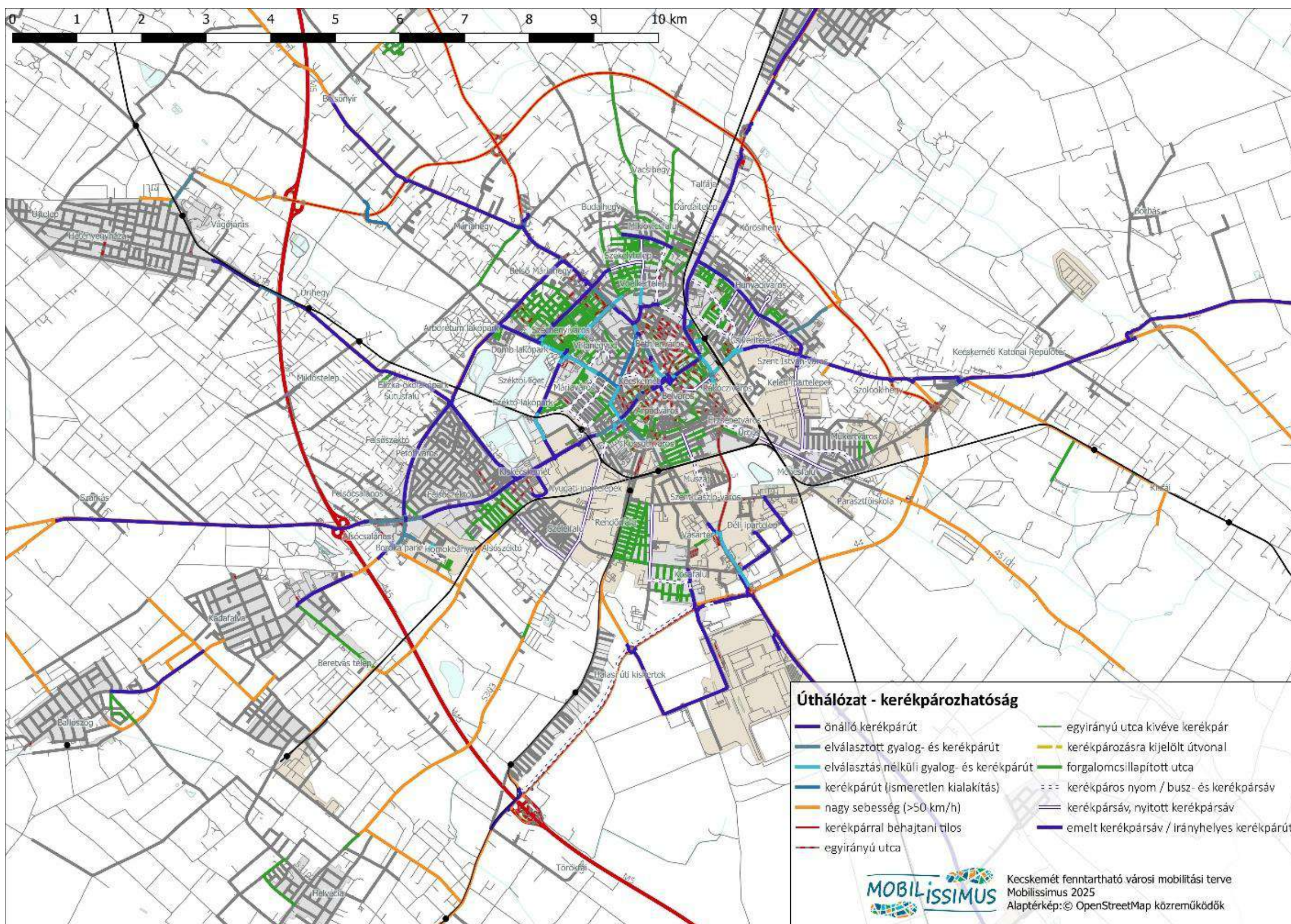
A belváros kerékpáros elérhetősége nem megfelelő, mindössze néhány irányból (Rákóczi út, Arany János utca) közelíthető meg kiépített kerékpárúton. Más kapcsolódási lehetőség nem épült ki, annak ellenére sem, hogy a közúti irányok (például Deák Ferenc tér, Batthyány utca, Mezei utca, Csongrádi utca) ezt lehetővé tennék.

2011 óta számos fejlesztés történt, az iparterületek környékén is létrejöttek kerékpáros létesítmények, ám ezek nincsenek minőségi módon a város belső területeihez kötve. A Műkertváros környékének az integrációja is megkezdődött, ám a végleges hálózat a következő években tervezett fejlesztés során kerül kialakításra. Jelenleg nincsen olyan kerékpározható létesítmény Kecskeméten, ami nem a hivatásforgalmat célozná, hanem a szabadidős, rekreációs tevékenységek igényét elégítené ki. Ez alapján Kecskeméten a következő kerékpáros infrastruktúra-elemek vannak jelen:

- Az önálló kerékpárút (sötétkék színnel) megfelelő kiépítés esetén a külvárosi területeken a legbiztonságosabb infrastruktúra a kerékpározók számára, mert a kerékpárosok elkülönülnek mind az autósoktól, mind a gyalogosoktól. Nem alkotnak egybefüggő hálózatot, így a közöttük lévő kapcsolatokat más típusú létesítmények biztosítják. Jól látható, hogy a városi szintű gerinchálózat alapjaként a környező településekről érkező önálló kerékpárutakat a Királyok körútja vonalában és egy rövidebb szakaszon a Széchenyivárosban is gyűrűirányú elemek kötik össze. Kirajzolódik a déli iparterület alhálózatának szigetszerűsége is. **Érdemes lenne a városi gerinchálózat kialakítása érdekében ezeket a kapacitív, jól kiépített elemeket összekötni.**
- Az elválasztott gyalog- és kerékpárút esetében a közúti forgalmi sávoktól külön létesült a kerékpárút, azonban ez magában foglalja a gyalogosok és a kerékpárosok sávját is. Ilyen infrastruktúra kevés helyen található a városban, példa erre a Kaffka Margit utca elválasztott gyalog- és kerékpárútja, a Nyíri út egyes szakaszain is található ilyen, valamint a Dunaföldvári út és a Nyugati körút csomópontja körül is vannak ilyen létesítmények. **Egyértelműen kompromisszumos megoldás, kis gyalogosforgalom és jó elválasztás esetén működik jól, jelenleg ilyen helyeken található.**
- Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút (világoskék) az előző kategóriától abban különbözik, hogy a gyalogosok és kerékpárosok nem rendelkeznek különálló sávokkal, hanem egy sávon közlekednek. Ez fokozott figyelmet igényel mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok részéről. Ilyen típusú kerékpárutak többnyire a Nagykörúton belül figyelhetőek meg, de ilyen a legforgalmasabb szakaszok közül az Izsáki úti és

a Nyíri úti kerékpárforgalmi létesítmény is. Sok helyen ez a kialakítás figyelhető meg a városban, és itt általában az egyik oldali járda került kitáblázásra, aminek következtében a megfelelő szélesség nem biztosított a közlekedők számára. **Kecskeméten jók a tapasztalatok ezzel a megoldással, ugyanakkor egyértelműen kompromisszum, az ilyen kialakításokat a jövőben kerülni érdemes.**

- A nyitott kerékpársáv és kerékpársáv (dupla szürke vonal) esetében osztott pályán közlekednek a kerékpárosok és a motorizált járművel közlekedők. Ez a később tárgyalt kerékpáros nyomnál mindenképpen biztonságosabb. A sűrűn lakott területeken főleg ilyen infrastruktúra épült ki Kecskeméten. Ilyen szakaszok vannak a Vacs közben, a Béke fasoron, a Czollner közben.
- A Belvárosban tömegesen jelennek meg az egyirányú utcák, ezt az 49. ábra mutatja. Ezek közül a kerékpárosok számára is egyirányúak (piros-szürke szaggatott) feltehetően azok, ahol a közút szélessége nem teszi lehetővé az ellenirányú megnyitást a kerékpárosok részére. **A kerékpárosok számára mindkét irányból megközelíthető (zöld) egyirányú utcák a város elmúlt évtizedbeli fejlesztéseinek eredményei, ugyanakkor az erre alkalmas utcák többsége nem megnyitott ellenirányban.**
- A kerékpáros nyom (szaggatott szürke) szándéka szerint egy figyelemfelhívó eszköz, amely segít tudatosítani az autósokban, hogy az adott helyen megjelenhetnek kerékpárosok is, illetve a kerékpárosokat is megerősíti abban, hogy az adott közúton nekik helyük van. Megállapítható, hogy a jelenlegi megoldás inkább átmeneti jellegű beavatkozásként értelmezhető, amely bizonyos, összetettebb vagy jelentősebb forrásigényű infrastrukturális fejlesztések átmeneti kiváltására szolgál, ugyanakkor azok hosszú távú megvalósítását nem helyettesíti teljes körűen.
- Többek között Szeleifaluban, Kossuthvárosban és Széchenyivárosban is jelen vannak (vastag zöld vonal) forgalomcsillapított utcák. Ezeket az utcákat nem a kerékpárosok miatt csillapították, de az intézkedésnek ők is kedvezményezettjei, biztonságos kialakítás esetén megfelelő alaphálózatot képeznek.
- A hálózat azon részei, ahol a megengedett sebesség nagyobb, mint 50 km/h (narancssárga), magasabb közlekedésbiztonsági kockázatot hordoznának magukban. Ilyen szakaszok Kecskemét külterületein találhatóak, ezek nem kerékpározhatóak, esetenként a mellettük kialakított szervízút alkalmas erre a célra.
- Piros színnel azok a hálózati elemek szerepelnek, ahova kifejezetten tilos kerékpárral behajtani. Ilyen az M5 autópálya és a lehajtói, illetve ilyenek a térképen nem látható M8 és M44 gyorsforgalmi utak. Az 5. sz. főút bizonyos szakaszain sem engedélyezett a kerékpáros behajtás. Egyes főutakon a főutak mellett kiépített kerékpáros infrastruktúra használata kötelező és a főút adott szakaszán tilos kerékpározni (például az 54. és 441. sz. főutak külterületi szakaszai).



49. ábra: Kecskemét kerékpározhatósága



Tervezett fejlesztések

Jelenleg a következő fejlesztések előkészítettsége magas szintű:

Nyíri úti gyalog- és kerékpárút



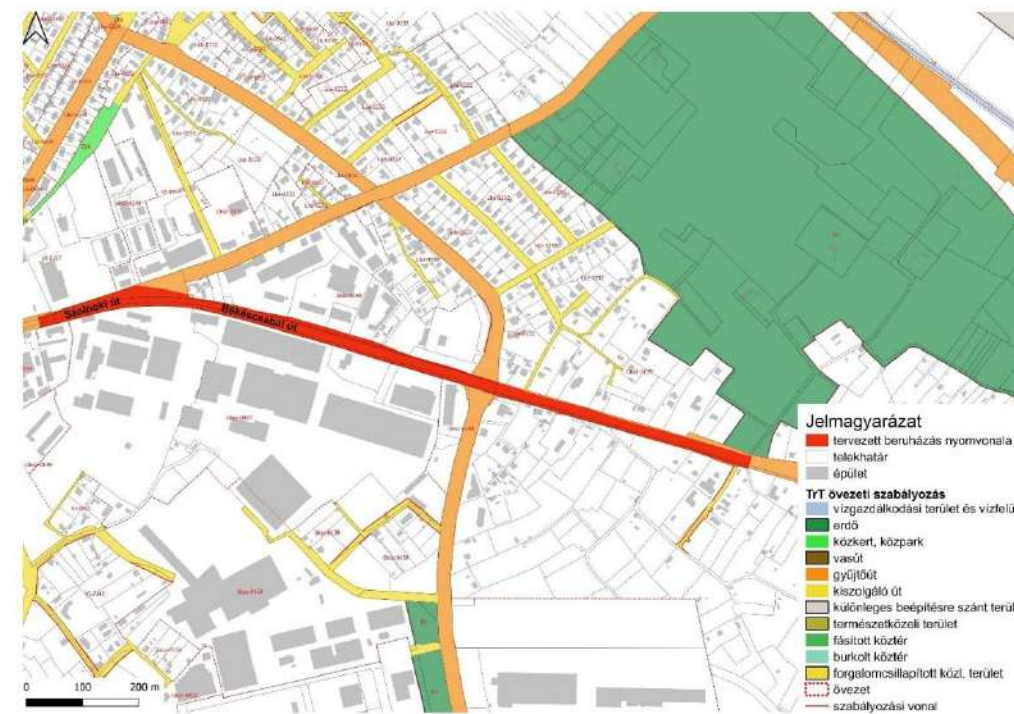
51. ábra: Nyíri úti szakasz (Forrás: TOP Plusz projekt dokumentum)

A Nyíri úton a közlekedési körülmények a gyalogosok és a kerékpárosok számára is kihívást jelentenek. A Nyíri út bal oldalán, az Arborétum mellett, a III. Béla körút és a Széles köz közötti szakaszon gyalog- és kerékpárút létesítése tervezett. Ez a szakasz a Nyíri út III. Béla körútig tartó kerékpárút szakasz folytatása lesz, csatlakozik már meglévő kerékpárút szakaszokhoz. A tervezett kerékpárút hossza kb. 685 méter, melyen 3,5 m széles elválasztás nélküli gyalog- és kétirányú kerékpárutat tervez kialakítani a város. A gyalogos és kerékpáros felületek burkolatjelekkel és piktogramokkal lesznek elválasztva.

Szolnoki úti burkolatfelújítás

A Szolnoki úton meglévő kerékpárút/gyalogjárda található. A Szolnoki úton is jellemző a viszonylag nagy gépjárműforgalom, különösen csúcsidőben. A Szolnoki úton és a Békéscsabai úton a Reptéri útig található kerékpáros infrastruktúra, ami a Reptéri úton folytatódik, a kerékpárosok a Reptéri lakótelepen keresztül tudnak továbbhaladni.

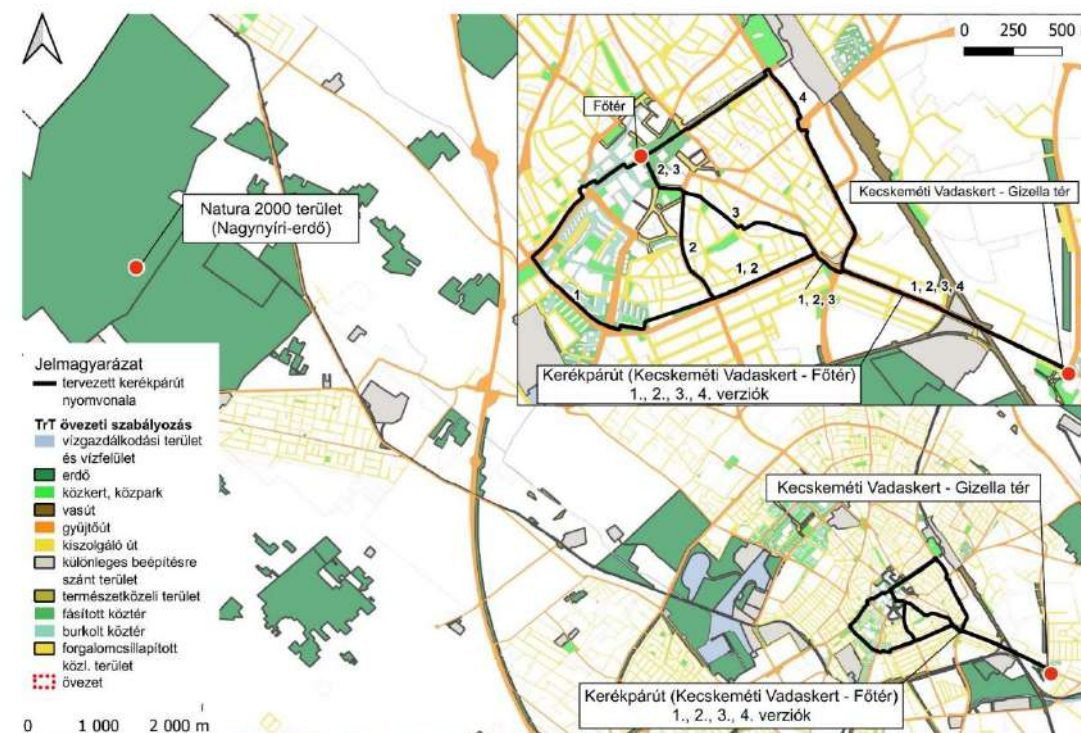
A célterületen a Szolnoki út 31/A épület és a Kecskeméti Sörház előtti szakaszig terjedő, részben gyalogos-kerékpárút és részben csak kerékpárút szakasz burkolatfelújítási és szabványosítási munkái tervezettek. A felújításra tervezett gyalog- és kerékpárút a Konzervgyár épülete melletti teherkapuig tart (Szolnoki út 35.). Innen tovább, a tervezett szakasz kerékpárútként folytatódik majd, a meglévő jelenlegi állapot szerint. A felújításra tervezett szakasz végénél csatlakozik a korábban már felújításra került kerékpárúthoz.



50. ábra: Szolnoki úti szakasz (Forrás: TOP Plusz projekt dokumentum)

Vadaskert-Főtér kerékpáros útvonal

Újabb fejlesztési terület Kecskemét Vadaskert-Főtér közötti szakasza, hogy kerékpárral megközelíthető legyen a Vadaskert északi és déli irányból is. Erre 4 féle tervváltozat született, ezeket a 52. ábra mutatja be.



52. ábra: Vadaskert - Főtér útvonal(Kecskemét MJV Önkormányzata)



3.3.3 ÉRTÉKELÉS ÉS PROBLÉMATÉRKÉP

SWOT elemzés

A jelenlegi helyzet átfogó értékelését SWOT analízis segítségével mutatjuk be az alábbiak szerint:

Erősségek	Gyengeségek
A kerékpározásnak mélyen gyökerező hagyományai vannak a városban.	2011 és 2022 között 15%-ról 11%-ra csökkent a kerékpározás részaránya Kecskeméten
A város jelentős részén vannak kerékpárforgalmi létesítmények	A városi főutak egy része nem biztonságos a kerékpárosok számára.
A városban a vegyes használatú elemekkel kapcsolatban jók a tapasztalatok, a gyalogosokkal való viszony harmonikus.	A kerékpáros hálózat jelenleg több ponton nem alkot összefüggő rendszert, és éppen a forgalmi szempontból legkritikusabb szakaszokon tapasztalhatók hiányzó kapcsolatok vagy megszakítások.
A belvárosi gyalogoszóna kerékpárral is jól használható.	Kulcsfontosságú útvonalak, mint az 5. sz. főút melletti kerékpárút, nehezen vagy egyáltalán nem érhető el a városból.
A kerékpárosok ott is jelen vannak, ahol az infrastruktúra hiányos, ami a közlekedési mód iránti belső igényt mutatja.	A környező településekről nagyon kevesen járnak be kerékpárral.
A fejlesztési területek távlatos kerékpáros megközelítésére már vannak koncepcionális tervek	A meglévő kerékpáros infrastruktúra felülvizsgálatra szorul.
A 11%-os kerékpárhasználati arány jó alapokat kínál a továbbfejlesztéshez.	A közösségi közlekedés járművein a kerékpárszállítás nem megoldott.
A fehérgalléros igények tömegesen jelen vannak a város belső területein.	A jelenlegi tárolókapacitások nem elegendőek a valós igények kiszolgálására.
	Nincsenek rendszeres, megbízható mérési adatok a kerékpárforgalomról és a kerékpártárolási igényekről.
Lehetőségek	Veszélyek
A kerékpározás jelentős kihasználatlan potenciállal rendelkezik a városban.	A város jelenlegi fejlődési irányai egyértelműen az autózás további térnyerését valószínűsítik, jelentős beavatkozások nélkül nincs esély letérni erről a pályáról.
A fehérgalléros és a szabadidős kerékpározás igényeinek minőségi kielégítése új, tömeges felhasználói réteget vonzhat.	A kerékpáros közlekedéssel összefüggő balesetek aránya országos szinten, valamint Kecskeméten is számottevő, ami indokoltá teszi a fokozott figyelmet és célzott beavatkozásokat.
A szomszédos települések felé tartó, még hiányzó kerékpárúti szakaszok szabadidős célokra is használható kiépítésével jelentősen növelhető a kerékpárosok száma és a közlekedés biztonsága.	A kerékpáros fejlesztéseket továbbra is kompromisszumos módon, az autózás és a parkolási igények figyelembe vételével kívánja a város megvalósítani.
Más városok példái alapján nagyobb kecskeméti cégek támogatásával kerékpármegosztó szolgáltatás lenne kiépíthető.	A kerékpáros fejlesztések egy része korlátozott források mellett, a rendelkezésre álló lehetőségekhez igazodva valósul meg, ami esetenként a műszaki megoldások és a kivitelezési minőség kompromisszumos kialakítását eredményezi.
A mérések és az adatgyűjtések elindítása lehetővé tenné a célzott, hatékonyabb beavatkozásokat.	A még meglévő, távlatilag kerékpáros infrastruktúra építésére felhasználható területek elépülnek.

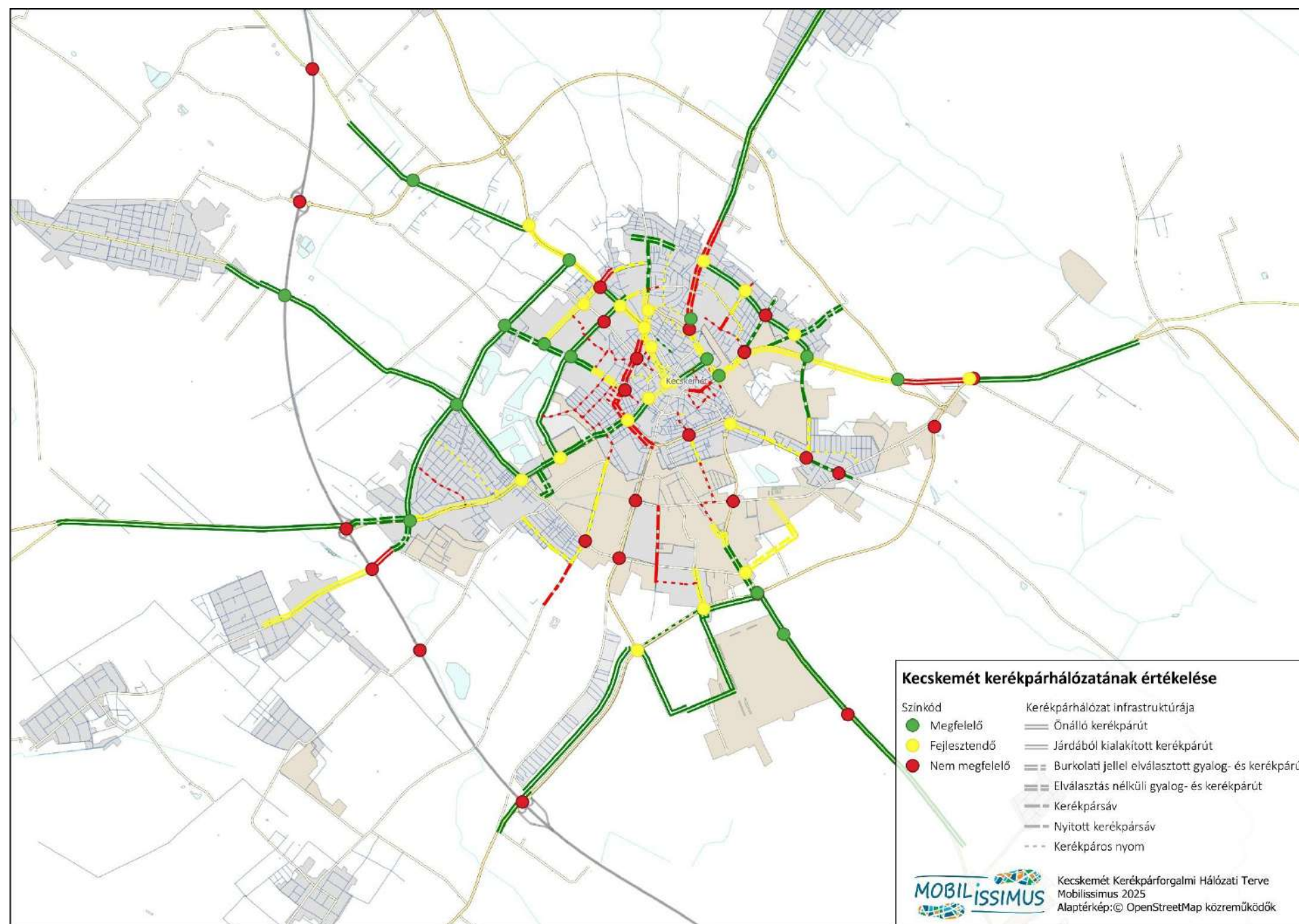


Kecskemét jelenlegi kerékpáros hálózatának értékelése

Az alábbi ábrán látható a város meglévő kerékpáros infrastruktúrájának térképes értékelése.

- Megfelelő szakaszok: A zölddel jelölt infrastruktúra-elemek egy jelentős kiterjedtségű, a város jelentős részét összekötő, részleteiben már ma is összefüggő hálózatot alkotnak, amelyek a meglévő kisebb hiányosságai ellenére nagy értéket jelentenek, jó alapot képeznek a továbblépéshez.
- A fejlesztésre szoruló szakaszok hossza, száma és jelentősége is nagy (sárga színnel): itt már van valamilyen kerékpáros infrastruktúra, de nem elég jó, hol kisebb, hol nagyobb fejlesztést igényel. Látható, hogy a Belvárosban és a környékén főleg ilyen elemek vannak, de számos főtengely minősége sem megfelelő.

- A csomópontok tekintetében van néhány, az utóbbi időben épült kimondottan jól sikerült példa a városban (Nyíri út-Akadémia körút körforgalma mellett például).
- Sajnos a csomópontok többsége nem jó minőségben épült ki vagy ki sem épült, és vannak kimondottan veszélyes csomópontok is (Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópontja például).
- A városnak fontos kerékpárhálózati problémája a vasutak és az M5 autópálya igencsak korlátozott átjárhatósága. A vasutakon való átvezetésre is vannak jó példák (Mártírok útja nyitott kerékpársávja) és jó tervek (IMCs kapcsán a gyalogos-kerékpáros felüljáró Hunyadváros felé), de jelenleg még a legtöbb alul- és felüljáró kerékpáros szempontból nem vagy rosszul járható, fejlesztésük sürgető.

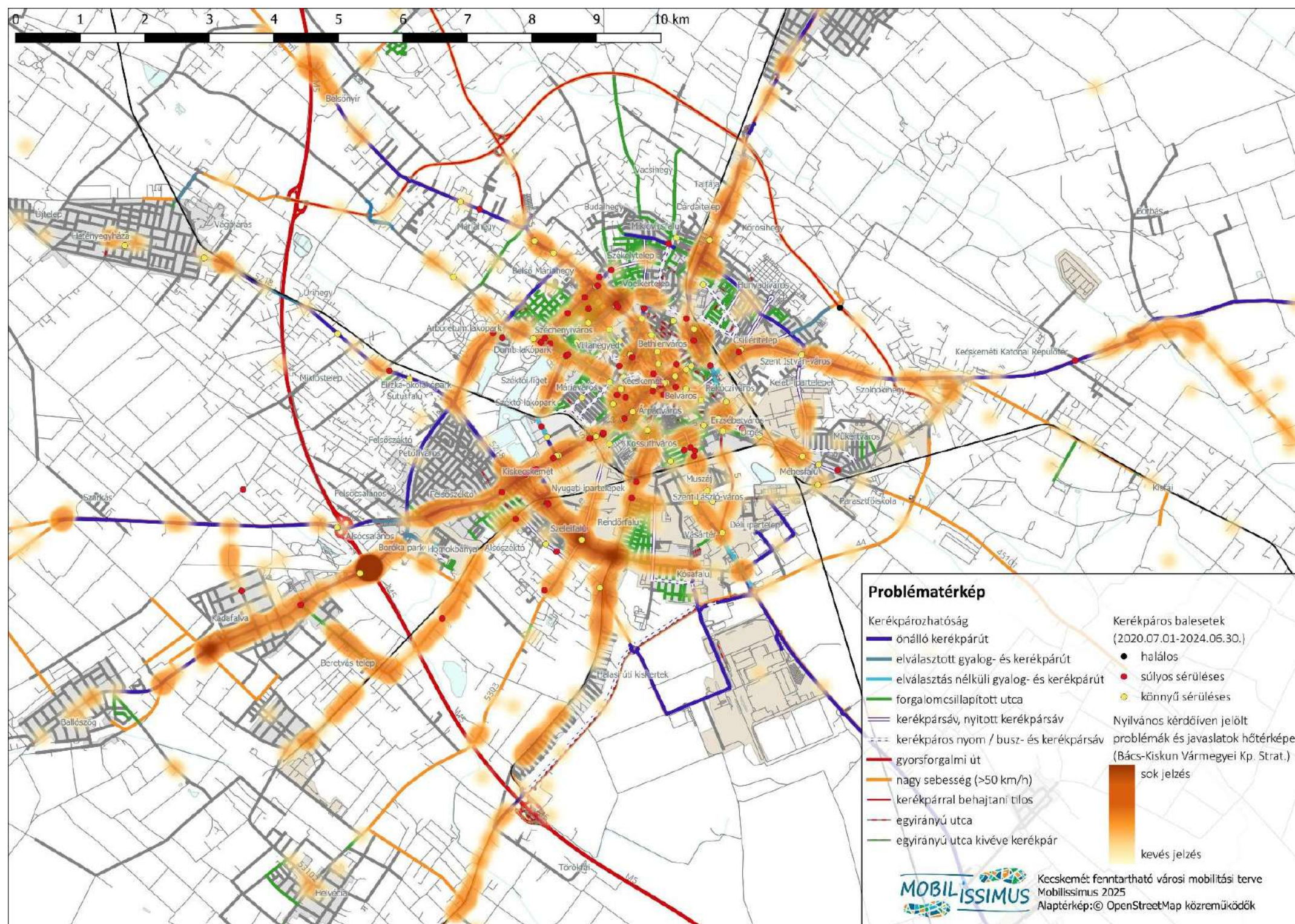


53. ábra: Kecskemét jelenlegi kerékpáros hálózatának értékelése

Problématérkép

Az alábbi térkép Kecskemét kerékpáros hálózatának problémás elemeit összegzi. Az adatok a Bács-Kiskun Vármegyei Kerékpárforgalmi Hálózati Tervhez készült online lakossági kérdőív eredményeiből származnak.

- A kérdőívben nem kritizált szakaszok megfelelő kerékpáros infrastruktúrával rendelkeznek, a felhasználók számára biztonságos és kerékpározható útszakaszok és csomópontok. Ezek alkotják a kecskeméti kerékpárhálózat gerincét.
- A kérdőív eredményei (sárga-barna foltok) mutatják hol találhatók fejlesztendő csomópontok és útszakaszok, amik nem megfelelően kerékpározhatók, vagy hiányzik a közvilágítás, vagy nem elég széles a kerékpáros infrastruktúra, vagy nem megfelelő a burkolat minősége, vagy veszélyes arra közlekedni. Az M5 autópálya átjárhatatlansága például több helyen is megjelenik problémaként, csakúgy, mint a sugárirányú és körutak találkozásai.
- Baleseti gócpontok láthatóan azokon a szakaszokon, csomópontokban figyelhetőek meg, amelyeknél felhasználói elégedetlenség is jelzésre került. Ez egyrészt validálja a kérdőív aktualitását, másrészt külön felhívja a figyelmet az ottani kialakítás veszélyességére, a fejlesztés szükségességére.
- Az alap térkép kerékpározhatóságát nézve kiemelkedik, hogy elsősorban a különálló kerékpárutak mentén érkezett kevés jelzés.



54. ábra: Kecskemét jelenlegi problématérképe



3.4 KÖZBRINGA

Kecskeméten közbringa rendszer (kerékpármegosztó rendszer, közösségi kerékpáros közlekedési rendszer) nincsen. Nincsenek más megosztott mikromobilitási szolgáltatások sem. Ezek bevezetése jelenleg nem prioritás.

3.5 SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR

Az intézményi háttér elemzése körében az alábbiakban röviden bemutatjuk a fejlesztésért, üzemeltetésért felelős állami, önkormányzati szervezetek, szervezeti egységek releváns feladatait, valamint a kerékpáros közlekedés, illetve kerékpáros turizmus témájában aktív civil szervezeteket és tevékenységüket.

A kerékpározás fejlesztésében érintett szereplők köre Kecskemét térségében összetett, jelen van az országos szint, illetve az ország többi részén jellemző vármegyei-települési önkormányzati rendszer is.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium megszűnését követően az **Építési és Közlekedési Minisztérium** (röviden ÉKM) felelős a 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet alapján a közlekedésért. Előkészíti a közlekedés védelmére és biztonságára, a közúti, légi, vasúti és vízi közlekedésre, a gyorsforgalmi utakra és az utakkal kapcsolatos szabályokra, a közlekedési ágazatba tartozó létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosítására, kijelölésére és védelmére vonatkozó jogszabályokat.¹²

Korábban a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a közlekedéspolitikáért felelős minisztérium megbízásából, állami beruházó cégeként gyorsforgalmi utak, közutak és vasútfejlesztés területén látta el a feladatokat. 2017 óta feladatai közé tartoztak az intermodális csomópontok és önálló kerékpárutak kiépítése is, emellett városi és elővárosi vasútvonalak ráhordási feltételeinek modernizálásával, biztonságos P+R és B+R parkolók létesítésével javították az ingázók bejárési lehetőségeit.¹³ A NIF Zrt. hatáskörébe kerültek át a korábban a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) feladatkörében lévő feladatok: az integrált közlekedés- és városfejlesztési projektek előkészítése és végrehajtása, a fenntartható kötöttpályás közlekedés fejlesztése, az új közlekedési és módváltást segítő kapcsolatok létrehozása, a rozsdadozati területek fejlesztése és az élhető városi környezet kialakítása. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 2023. január 1-jével megszűnt és feladatait jogutódként az Építési és Közlekedési Minisztérium vette át.¹⁴

A **Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium Aktív Magyarországért Felelős Államtitkársága és Aktív Mobilitási Főosztálya**, valamint az **Aktív Magyarország Fejlesztési Központ (AMFK)** „célja, hogy minden magyar ember számára elérhetővé és vonzóvá tegye az aktív életmódot – legyen szó hétköznapi testmozgásról, hétfégi kirándulásról vagy szabadidős kalandokról.” Az AMFK továbbá „az Aktív Magyarország Program megvalósításáért: a hazai aktív turizmus és aktív életmód fejlesztéséért, összehangolásáért és népszerűsítéséért” is felelős.¹⁵

Az országos közutak kezelője a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** A társaság a Magyar Állammal kötött támogatási szerződés alapján végzi az országos közutak és egyes kerékpárutak üzemeltetését és fenntartását. A kerékpárutak átvétele 2018-ban kezdődött meg a 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet értelmében. Ekkor alakult meg a társaságon belül egy kerékpárút üzemeltetési csoport a budapesti központban, akik a felújításokat, forráselosztásokat és a teljes kerékpáros hálózat feladatait koordinálják. A Magyar Közút feladatai közé tartozik az utak burkolatának ellenőrzése, javítása, a padkák rendezése, a burkolaton kívüli területek tisztítása, a forgalomra veszélyes növényzet eltávolítása, a vízelvezető rendszerek karbantartása, az utak, területek kaszálása, a vegyszeres növényvédelem, az útellenőrzés, a forgalomtechnikai jelzések kihelyezése, az útburkolatjel festés, illetve télen a hóeltakarítás, síkosságmentesítés.¹⁶

¹² 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A2200182.KOR&celpara=&dbnum=1>

¹³ Rólunk, NIF Zrt. <https://nif.hu/rolunk/>

A társaság részt vállal kerékpárút-fejlesztések előkészítésében is, valamint működteti a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszert (KENYI).

A helyi közutak (így alapesetben a kerékpárutak) kezelését a területileg illetékes **települési önkormányzatok** végzik. Az országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszait átadhatják a Magyar Közút NZrt. üzemeltetésébe (vagy megállapodás alapján közösen teljesítve az üzemeltetési feladatokat). A kerékpárutak helyi közútként kerülnek forgalomba és tulajdonosuk az önkormányzat, aki (adott esetben a kötelező fenntartási időszak lejáratát követően) birtokbaadási szerződéssel (a kormányrendelet melléklete szerint) adja át üzemeltetésre és fenntartásra a Közútnak. A birtokbaadási szerződés nem jelent tulajdon átruházást és kizárólagosságot, így amennyiben az önkormányzat számára lehetőség van, úgy felújítással kapcsolatos beruházást elvégezhet a kerékpárutakon. Egyéb esetben az üzemeltetés és fenntartás a települési önkormányzat feladata, melyet saját személyi és gépállományával vagy saját tulajdonában lévő cégen keresztül lát el.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata tevékenységét, feladatait és hatáskörét a 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) szabályozza. A törvény 13. § alapján az önkormányzat fő feladatai közé tartozik - többek között - a településüzemeltetés (köztemetők kialakítása és fenntartása, a közvilágításról való gondoskodás, kéményseprő-ipari szolgáltatás biztosítása, a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartása, közparkok és egyéb közterületek kialakítása és fenntartása, gépjárművek parkolásának biztosítása).

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a Közgyűlés és Szervei Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 13/2024. (X.8.) önkormányzati rendelete a településüzemeltetési feladatok részeként definiálja a helyi közutak fejlesztését, fenntartását és üzemeltetését, a közlekedésszervezést, a forgalmi rend kialakítását és az útellenőri szolgálat működtetését, melyet a lehető leghatékonyabban kíván a város megvalósítani.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata uniós és a hazai forrású pályázatain során tevékenységét alapvetően a Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalának dedikált pályázati menedzsment szervezeti egysége, a Fejlesztéspolitikai Iroda látja el, az iroda két osztályában közszolgálati jogviszonyban foglalkoztatott munkatársai által. Emellett egyes projektek szakmai tartalmához igazodóan az önkormányzat által alapított gazdasági társaságok szakemberei is részt vesznek a projektmenedzsment tevékenységek végzésében.

A projektmenedzsment tevékenység ellátását, felkészült és nagy tapasztalatokkal rendelkező humánerőforrás biztosítja a hivatali szervezet, illetve külső projektmenedzsment szervezet igénybevétele esetén is. A projektmenedzser munkakört, feladatkört betöltő munkatársak sok éves tapasztalattal rendelkeznek, a 2014-2020-as programozási időszakban számos uniós projektben (TOP, KEHOP, IKOP, RRF) végezték a projektmenedzser tevékenységeket. A munkatársak széles körű ismeretekkel rendelkeznek a projektvégrehajtás teljes folyamatáról, a támogatási kérelem összeállításától a megvalósítási szakasz lebonyolításán át az elszámolás és beszámolási, illetve projektfenntartási szakmai feladatokig.

A projektmenedzsment csapat koordinálja a projektmegvalósításhoz szükséges vállalkozási tevékenységek elvégzését és a kiszervezett szolgáltatások, pl. a közbeszerzés és a nyilvánosság biztosításához kapcsolódó tevékenységek lebonyolítását. A projektmenedzsment szervezet tagjai folyamatosan egyeztetnek a projekt megvalósításában érdekelt szervezetekkel, irányítják és ellenőrzik munkájukat, valamint tájékoztatják a projektgazdát és a közreműködő szervezetet a projekt előrehaladásáról, továbbá végzik a projekt adminisztratív feladatainak ellátását, illetve monitoringját.

¹⁴Tájékoztatás – A NIF Zrt. megszűnéséről <https://nif.hu/2022/12/tajekoztatas-a-nif-zrt-megszuneserol-es-feladatellatasanak-epitesi-es-beruhazasi-minisztrium-altali-atvetelerol-2/>

¹⁵ <https://amfk.hu/bemutakozas/>

¹⁶ Kerékpárút üzemeltetés, Magyar Közút Nonprofit Zrt. <https://internet.kozut.hu/ceginformacio/kerekparut-uzemeltetes/>



A kecskeméti kerékpáros infrastruktúra fejlesztését, fenntartását érintő illetékességekkel, feladatkörökkel kapcsolatos polgármesteri hivatali szervezeti egység (Mérnöki Iroda) tekintetében az alábbi folyamatok az irányadók:

- Kecskemét **helyi építési szabályzata (HÉSZ)** egyes útkategóriák esetében követelményként írja elő az út mellett történő kerékpárút építését (pl. Maybach út fejlesztése kapcsán).
- Új kerékpárút építésére vonatkozó fejlesztési igény esetén **irányítói döntést követően** indítható meg a megvalósítási folyamat első lépéseként a terveztetési fázis.
- A **tervezési, terveztetési folyamatban** a **Mérnöki Iroda** osztályai, illetve szükség esetén a **Fejlesztéspolitikai Iroda** osztályai is részt vesznek.
- A kerékpárutak építése a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény előírásai szerint engedélyhez kötött tevékenység. Az engedélyt a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatalon belül működő, útügyi hatósági feladatokat ellátó főosztály (**Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály**) végzi. A folyamatban részt vesznek a közműszolgáltatók, közútkezelők, valamint a jogszabályok szerint meghatározott szakhatóságok. Ilyenek lehetnek a vízügyi, környezetvédelmi, természetvédelmi, örökségvédelmi és a helyi építési előírásoknak való megfelelést vizsgáló építésügyi szakhatóság. Hatáskörüket és illetékességüket a vonatkozó jogszabályok határozzák meg. Az **engedélyeztetési eljárás** folyamán a **Közterületfenntartási és Beruházási Osztály** segíti az érintett tervezőt.
- A tervezési folyamatban Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata törekszik a **civil szervezetek** véleményének megismerésére, és a nagyobb jelentőségű beruházások esetén minden esetben sor kerül a lakosság tájékoztatására. A visszajelzések alapján ugyanakkor ennek gyakorlati továbbfejlesztése indokolt.
- Az elkészült kerékpárút karbantartásához szükséges költségeket az üzemeltetést végző szolgáltató határozza meg az önkormányzattal kötött szerződésében szereplő feladat meghatározás alapján.
- A városi kerékpárút-hálózatot a **Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft.** üzemelteti.

A **vármegyei önkormányzatok** területfejlesztési feladatokat látnak el. A 272/2014 (XI. 5.) Korm. rendelet a területi operatív programok esetében külön megjelölt feladatokkal is felruházta őket: részt vehetnek a projektfejlesztésben és a kedvezményezett kérelmére a projektmenedzsment tevékenységek ellátásában. Konzorciumi tagként vagy konzorciumvezetőként részt vesznek kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésében, és szerepet vállalnak a kerékpárút-fejlesztések előkészítésében is.

A **Magyar Kerékpárosklub** országos, 18 területi szervezettel rendelkező kerékpáros szervezetként a kerékpárosbarát infrastruktúráért és a szemléletformálásért dolgozik, többek között érdekképviselési tevékenység, tervvéleményezés, kampányok és rendezvények útján.¹⁷ Több érintett szereplővel rendszeresen együttműködik. A Kecskeméti Területi Szervezet aktívan részt vesz a városi kerékpározás helyi népszerűsítésében, a várost érintő kerékpárosfejlesztések véleményezésében.

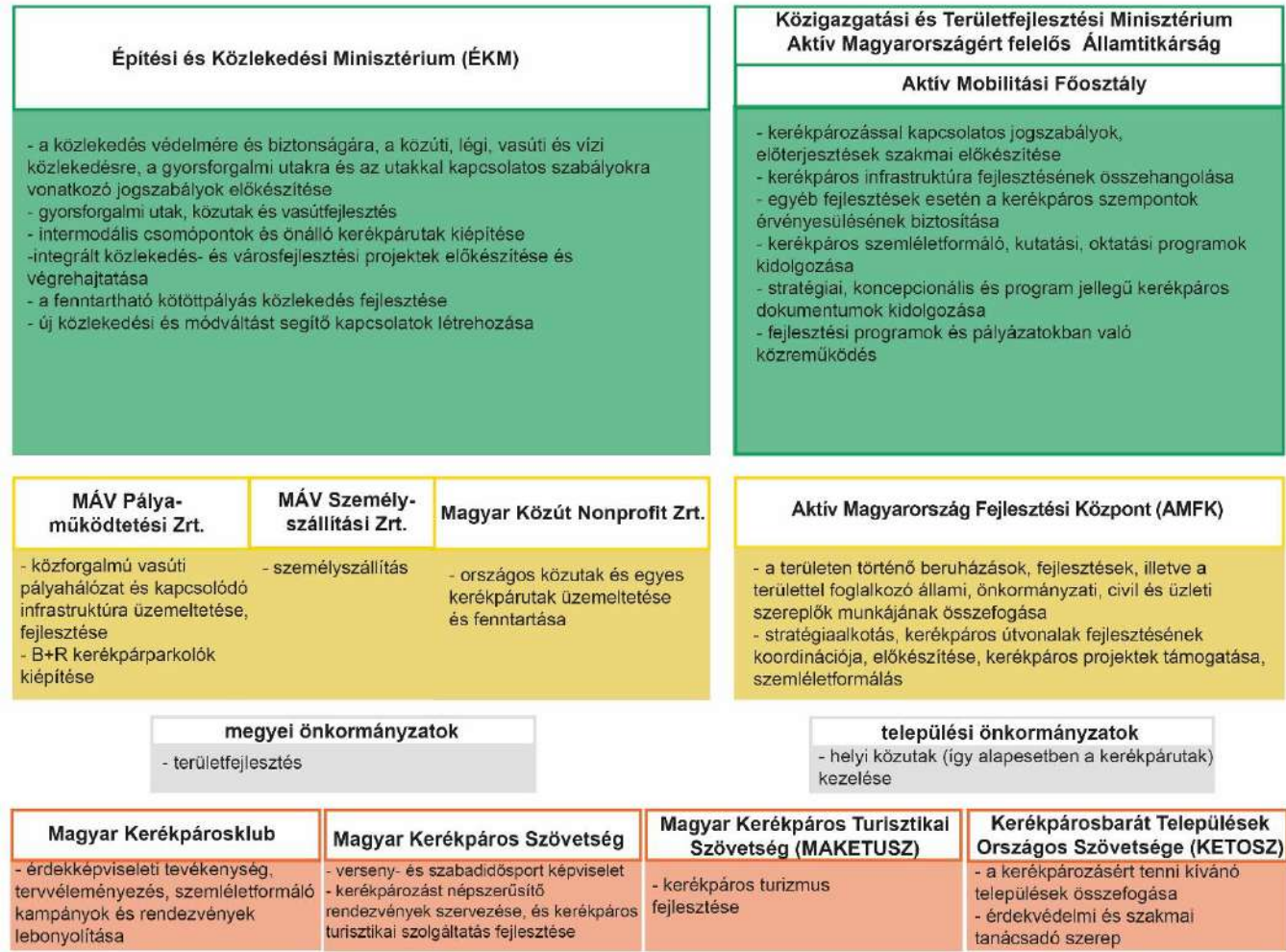
A **Magyar Kerékpáros Szövetség** 12 szakágat tömörítő sportági szakszövetség. A verseny- és szabadidősport képviselője mellett kerékpározást népszerűsítő rendezvényeket szervez, és kerékpáros turisztikai szolgáltatásfejlesztésben is részt vesz.¹⁸ A Magyar Közút partnere.

A **Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség (MAKETUSZ)** célja a kerékpáros turizmus fejlesztése. Számos kerékpáros turisztikai fejlesztésben, illetve rendezvényben működik közre, többek között az AMFK partnereként.¹⁹

¹⁷ <https://kerekparosklub.hu/>
¹⁸ <https://bringasport.hu/>

A **Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége (KETOSZ)** a kerékpározásért tenni kívánó települések érdekvédelmi és szakmai tanácsadó önkormányzati szövetsége.²⁰ A kerékpáros tervszűrik állandó meghívottja.

Kecskeméten a Magyar Kerékpárosklub helyi területi szervezete tekinthető az egyetlen működő, aktív kerékpáros civil szervezetnek, mely aktívan részt vesz a várost érintő kerékpáros fejlesztések véleményezésében, nyomonkövetésében, kerékpáros szemléletformáló, népszerűsítő kampányok szervezésében, lebonyolításában.



55. ábra: A fejlesztésért, üzemeltetésért felelős állami, önkormányzati intézményrendszer, valamint a kerékpáros közlekedés ill. kerékpáros turizmus területén aktív civil szervezetek



3.6 A FEJLESZTÉSI TERÜLET KIJELÖLÉSE

A fejlesztési terület Kecskemét közigazgatási területe, kitérve a szomszédos településekkel való kapcsolatokra is.

A lehatárolásnál figyelembe veendő külső kapcsolatok igényei:

- A szomszédos települések felé vezető meglévő kerékpáros infrastruktúra minőségjavítási igénye
- A szomszédos települések felé vezető tervezett vagy szándékolt kerékpáros infrastruktúra szabadidős célokra való használhatósága
- Az országos kerékpárhálózat kecskeméti elemei
- A szomszédos településeken javasolt B+R létesítmények

A belső terület fejlesztésformáló szándékai:

- Belváros kerékpárosbarát átalakítása
- Belváros-Széchenyiváros kerékpárostengely kiépítése
- Csukás-ér kék-zöld infrastruktúraelemmé fejlesztése távlatban (mint 5. sz. országos kerékpáros útvonal)
- Kadafalva-Belváros kerékpáros tengely kiépítése
- Belváros-Szent László város – Mercedes-gyár kerékpáros tengely kiépítése
- Természetközeli kerékpárosútvonal kiépítése Belváros-Vacsihegy kapcsolattal
- Hunyadváros-Belváros kerékpáros tengely az IMCs-ben tervezett gyalogos-kerékpáros felüljáróra alapozva
- Műkertvárosi kerékpárostengely kiépítése
- Széchenyiváros kerékpárosbarát átalakítása
- Több és biztonságosabb kerékpáros átvezetés a Kis- és Nagykörúton



A fejlesztési terület Kecskemét közigazgatási területe, kitérve a szomszédos településekkel való kapcsolatokra is. A fókusz a Belváros és annak kerékpáros kapcsolatain van. Részben szabadidős célokat is szolgálva javasolt fejlesztési területként tekinteni a várost nyugatról és északról övező mezőgazdasági- és zöldterületeket.

4 A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

Az országos, regionális, vármegyei és helyi (települési) fejlesztési dokumentumokban, stratégiákban, koncepciókban lefektetett és Kecskemét területére vonatkozó megállapításokat a 3.1 fejezetben részletesen ismertettük. Az alábbi fejezetben a javasolt hálózati és egyéb fejlesztéseknek a 3.1 fejezetben tárgyalt fejlesztési dokumentumokhoz való illeszkedése kerül bemutatásra. Az illeszkedést a 4.3 fejezetben bemutatott fejlesztési lehetőségek alapján vizsgáltuk.

4.1.1 AZ ORSZÁGOS, REGIONÁLIS, MEGYEI ÉS HELYI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK VIZSGÁLATI TERÜLETRE VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK BEMUTATÁSA

Országos fejlesztési dokumentumok

Nemzeti Közlekedés Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)²¹

A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia fő célkitűzése a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása, ennek elérésére határozták meg a fő közlekedési célkitűzéseket. A kerékpárforgalmi hálózati terv készítése során a dokumentum fő elvei érvényesültek, konkrét vonalvezetési javaslatokat nem tartalmaz.

Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)

A tervezés során az OKKHT koncepcionális célkitűzése fontos szempont volt, azaz, hogy a kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részeként kell tekinteni, amelyet kerékpárosbarát módon, azaz biztonságos, kényelmes (vonzó) és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni. Összességében elmondható, hogy a tervezés során a dokumentum alapelvei érvényesültek.

Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 [egyeztetési változat]²²

A stratégia jövőképében Magyarországot 2030-ra Közép-Kelet Európa első számú kerékpárosbarát országaként jeleníti meg. Víziójában több olyan célkitűzést is felsorol, melyek Kecskemétre is értelmezhetők, ezeket a kerékpárforgalmi hálózati terv készítése során figyelembe vettük.

Az országos fejlesztési dokumentumokban nem Kecskemétet érintő, de Kecskemétre is értelmezhető általános célkitűzések, megfogalmazások szerepelnek. Ilyen például a kerékpáros közlekedés részarányának növekedése, a közlekedési infrastruktúra kerékpárosbaráttá tétele, vagy az általános szemléletformálás. Emellett egyes tervezési elvek jelennek meg ajánlásként, mint például az irányhelyes kialakítás igénye.

Vármegyei fejlesztési dokumentumok

Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Koncepciója és programja

A dokumentumban elsősorban a turizmust érintő célkitűzéseknél jelenik meg a vármegyei kerékpár-hálózat a teljessé tétellel, a kiemelt turisztikai célpontok, illetve az egyes települések kerékpáros elérhetőségének fejlesztésével. Ugyanakkor megjelenik a településközi kapcsolatok támogatása is. A kerékpáros közlekedés kedvező részarányának megőrzését a dokumentum szerint jó állapotú, folyamatosan fejlesztett infrastruktúrával lehetséges megtartani. Ezek a célkitűzések a tervezés során is megjelentek, kiemelt szempont volt a környező településekkel való kerékpáros kapcsolat megteremtése, illetve a kerékpárforgalmi hálózati tervben szereplő nyomvonalak kialakításakor a hivatásforgalmi kerékpározás mellett a szabadidős célú kerékpározási útvonalak kijelölése is.

Bács-Kiskun Vármegye Területrendezési Terve

Bács-Kiskun vármegye területrendezési terve nagyon ambíciózus a kerékpáros közlekedés fejlesztésében: nemcsak a kerékpárutak építésére, hanem a hálózatosodásra, a biztonságra, a turisztikai hasznosításra és a szolgáltatások fejlesztésére is koncentrál. A cél egy integrált, összefüggő kerékpáros infrastruktúra, amely nemcsak a helyi közlekedést szolgálja, hanem turisztikai célokat is kiszolgál. A fejlesztések finanszírozására tervezett forrásokat is igyekeznek bevonni (EU-s operatív programok stb.), és a települési és vármegyei szintű tervezés összhangja biztosított.

A vármegyei dokumentumokban megjelenik a településközi tervezés fontossága, illetve a hivatásforgalom mellett a szabadidős célú kerékpározás lehetőségének megteremtése. Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati tervének készítése során mindegyik szempont kiemelt jelentőségű volt.

Kecskemét releváns tervei

Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS, 2017)

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése 227/2014. (IX.4.) közgyűlési határozatával fogadta el Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiáját, melynek felülvizsgálatára 2017-ben került sor, amit a jogszabályi, szervezeti változások, valamint a forrásoldali keretek bővülése mellett a város dinamikus gazdasági fejlődése és funkcionális bővülése indokolt, a módosított stratégiát 218/2017. (X. 26.) számú közgyűlési határozatával fogadta el a Közgyűlés.

Az ITS egyik kiemelt tematikus célja (Tc1) A térségi elérhetőséget 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.

Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési stratégiája 2021-2027 (FVS, 2024)

http://panaszterkep.hu/Nemzeti_Kereparos_strategia_V01.pdf, <https://aofk.hu/nemzeti-kereparos-strategia-2030/>

²¹ A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról szóló 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat

²² Nemzeti Kerékpáros Stratégia – 2030 Egyeztetési változat V01, 2020. november 13.



Kecskemét Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájának (FVS) stratégiai munkarésze Kecskemét jövőbeni fejlesztési irányait, céljait és finanszírozási kereteit mutatja be a 2021–2027-es időszakra. A stratégia a kerékpáros közlekedést a városi mobilitás fejlesztésének, a klímataudatos és élhető városi környezet megteremtésének integrált részeként kezeli. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a stratégia egyik fő, a Tc4: Fenntartható városi mobilitás erősítése, a közösségi közlekedés, az elektromobilitás és a lágy közlekedési módok előtérbe helyezése tárgyú tematikához kapcsolódik. A kerékpározás a "lágy közlekedési módok" közé tartozik, amelyek előtérbe helyezése a fenntartható városfejlesztés egyik prioritása.

Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (KHT, 2014)

Kecskemét Megyei Jogú Város 2014-es Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének (KHT) alapvető rendeltetése volt, hogy a kerékpározást a városi közlekedés szerves és egyenrangú szereplőjévé tegye. A stratégia a helyi adottságokból kiindulva, a kritikus pontok fejlesztésére összpontosítva jelölte ki a szükséges beavatkozásokat, illeszkedve a nemzeti közlekedésfejlesztési irányelvekhez. A terv átfogó víziója egy biztonságos, vonzó és összefüggő kerékpáros infrastruktúra megteremtése volt, amely a kerékpárt a mindennapi közlekedés és a szabadidős tevékenységek kézenfekvő választásává emeli a városban.

Kecskemét Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzata

A szabályzat tartalmazza a kerékpárok tárolására vonatkozó előírásokat, megadja az elhelyezendő kerékpárok számát új építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához.

A Kecskemétet érintő fejlesztési dokumentumokban megjelenik, hogy a kerékpáros fejlesztéseket térségi szinten érdemes megvalósítani, nem határtól határig terjedő tervezéssel. A tervekben konkrét kerékpáros nyomvonaltervek szerepelnek, melyek döntő többségükben szerepelnek az elkészített kerékpárforgalmi hálózati terv nyomvonalaik között.

4.1.2 VÁRMEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVHEZ VALÓ ILLESZKEDÉS

Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia - Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv (2023)

Az ország és a vármegye hosszú és középtávú irányvonalaival, terveivel igazodva és kerékpározás helyzetértékelésének eredményeire alapozva a terv öt operatív célt fogalmaz meg a jövőképet szolgálva. Az egyes operatív célok jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben is megjelennek:

1. Összefüggő, biztonságos vármegyei főhálózat, kerékpárosbarát infrastruktúra. A fejlesztési javaslatok alapvetően a sugárirányú kapcsolatokat érintik, melyek többsége nem ér véget Kecskemét határánál, hanem a szomszédos településekig is eljut, ezáltal kapcsolódva a vármegyei kerékpárhálózathoz.
2. Kerékpárosbarát szolgáltatási rendszer – Jelen terv javaslatot tesz a kerékpárparkolás, a multimodalitás, illetve a kerékpármegosztó szolgáltatások terén.

²³ Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (benne: Országos Területrendezési Terv: OTTr kerékpáros törzshálózat)

3. A szabadidős, turisztikai célú kerékpározást erősítő információ és marketing – A szabadidős útvonalak kialakításán kívül ide tartozik a kerékpáros útirányjelző táblarendszer, a kerékpáros forgalomszámlálás, adatgyűjtés, illetve publikáció, valamint a szemléletformáló, oktató kampányokban is kiemelt szerepet kap a turisztikai célú kerékpározás.

4. A közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése, a közlekedők képzése – Jelen terv részletesen foglalkozik a szemléletformálással, kerékpáros oktatással, képzéssel, illetve kerékpáros rendezvények, események lebonyolításának lehetőségeivel. Ezen kívül javaslatokat tartalmaz a biztonságos közlekedést elősegítő táblák, burkolati jelek létesítésére.

5. Stabil szervezeti háttér – Jelen terv 5.2 fejezete részletesen foglalkozik a megfelelő szervezeti-működési háttér kialakításának lehetőségeivel.

A Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia operatív céljai szorosan igazodnak az országos és vármegyei irányvonalakhoz, így a helyi fejlesztések a magasabb szintű stratégiákba simulva valósulnak meg. A hálózatfejlesztéstől a szolgáltatásokon és szemléletformáláson át egészen a szervezeti háttérig minden elem megerősíti és kiegészíti a már meglévő területi terveket. A Kecskemétet érintő tervekben a jelen tervvel összhangban lévő hálózati elemek szerepelnek, némileg eltérő nyomvonalevezetéssel és prioritással.

4.1.3 KAPCSOLÓDÁS A TERÜLETET ÉRINTŐ OTRT, NKS, OKKHT ÉS EGYÉB KERÉKPÁROS NYOMVONALAKHOZ

Országos Területrendezési Terv (OTTr)^{23 24}

Az OTTr az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemek (így az országos kerékpárút-törzshálózat) kapcsolatrendszerét folyosószinten határozza meg, így az OTTr szerkezeti tervében meghatározott nyomvonalfolyosó a részletes nyomvonalat elvileg nem jelöli ki, az jelentős rugalmassággal tervezhető (a 4/5. mellékletben településsorosan megadott nyomvonalban „A település [...] a település közigazgatási területét és annak 25 kilométeres környezetét jelenti”). Más kérdés, hogy e vonalak más dokumentumokban részletesebben szerepelnek, sőt, azokra különféle megvalósulási tervek is készültek.

A későbbi fejezetben szereplő, 2023-ban elfogadott Bács-Kiskun vármegyei Kerékpáros Stratégia – Vármegyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv 6.1.1.6 fejezete tartalmazza az OTTr-ben definiált országos kerékpárút-törzshálózat elemeinek módosítási javaslatait, melyek jelen KHT felülvizsgálata során is figyelembe kell venni.

Nemzeti Közlekedés Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS): „A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia fő célkitűzése a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. Ennek elérésére fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra, melyek között szerepel az erőforráshatékony közlekedési módok erősítése, a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztésével, népszerűsítésével együtt.” A beavatkozási lehetőségek közül kiemelt társadalmi hasznosságú csoportba tartozik a **módváltó** (P+R és B+R) **rendszerek fejlesztése**. A nagy hasznosságú csoportba tartozik az összefüggő európai és az országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása is.

<http://www.terport.hu/teruleti-szintek/orszagosszint/teruletrendezesi-dokumentumok>

²⁴ <https://www.e-epites.hu/orszagosszint/teruletrendezesi-terv-terkepi-mellekletei-hatalyos-20190315-tol>

4.2 A VIZSGÁLT TERÜLET LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

4.2.1 A TELEPÜLÉSSZERKEZETBŐL, DOMBORZATI ÉS KLIMATIKUS VISZONYOKBÓL FAKADÓ KÖTÖTTSÉGEK, NEHÉZSÉGEK BEMUTATÁSA

Településszerkezet

A legfontosabb településszerkezeti korlát a vasút, az M5 autópálya és a várost körülvevő elkerülő utak nehéz átjárhatósága, ami az eddigi tervezési folyamatokban nem jelent meg szempontként, így most már projektszinten generál nehéz és költséges kötöttségeket. Ebben a tekintetben az egyébként a közút számára létező átvezetések egy része (például a Boróka utca felüljáró) is csak lehetőség, a kerékpáros átvezetés mindaddig nem történt meg.

- A vasút vágja el Hunyadvárost és Szent István várost a Belvárostól, Bethlenvárost és Hunyadvárost, Műkertvárost és a déli városrészeket, valamint a déli városrészeket a város összes többi részétől.
- Az M5 autópálya miatt Méntelek, Hetényegyháza és Kadafalva is csak kisszámú csatlakozással bír a város belső területei felé.
- Az elkerülő utak elválasztó hatása a város és a környezetében található természetes és mezőgazdasági tájjal való kapcsolatban is tetten érhető.

Fontos szerkezeti adottság a belvárosi gyalogos-kerékpároszóna, ami körül fontos célpontok vannak, és ami jelentős átmenő kerékpáros forgalmat is kiszolgál. A Belvárosban fontos szerepe van a történelmi kis utcáknak, amelyek csekély szélességük és kis forgalmuk miatt ideális kerékpáros útvonalak, ugyanakkor ezek közül kevés esik valóban fontos kerékpáros útvonalra (a Sétatér utca-Gyenes Mihály tér az egyik kivétel).

Településszerkezeti adottság a sugaras-gyűrűs városi úthálózat is. Itt a gyűrűirányok egy része nem is épült ki közútként sem, a teljeskörűen kiépült szakaszokon, így a Kis- és Nagykörúton pedig általánosan nincs vagy nem megfelelő a kerékpáros infrastruktúra. Valójában a kerékpáros forgalom sem igazán keresi ezeket a Nagykörút déli és nyugati szakaszainak kivételével, mivel a városban a Belváros a fő célpont és egyben a legalkalmasabb útvonal is itt vezet át a nem szomszédos városrészek között. A Királyok körútja egyes szakaszain minőségi kerékpáros infrastruktúra van. A Kis- és Nagykörút egyben fontos korlátozó tényező is, mivel mindkét útvonalon a közúti forgalomnak van egyértelmű elsőbbsége és dominanciája, a minőségi kerékpáros átvezetések száma pedig alacsony.

Kerékpáros szempontból Kecskemét déli, főleg gazdasági szerepű, sűrűn beépült és nagy forgalmú utcákkal jellemezhető városrészei a legnehezebben feltárhatók, átjárhatók és megközelíthetők. A nehéz megközelíthetőségnek és átjárhatóságnak része a 142-es vasútvonal elválasztó hatása is.

Természeti adottságok

Kecskeméten a kerékpározást a természeti adottságok nem akadályozzák, a város sík területen fekszik, jelentős felszíni folyó- és állóvíz nem található a területen. A városon átfolyó Csukás-éri-csatorna lehetőséget ad természetközeli kerékpáros infrastruktúra kiépítésére, igaz, ehhez a környezetében található ipari területek jelentős átalakulására is szükség van. A Csukás-ér várostól nyugatra található szakasza önmagában is szép, természetközeli táj, kiváló szabadidős célpont lehet.

Klimatikus viszonyok

A klimatikus viszonyok szempontjából Kecskemét és környéke egyre szárazabb és egyre melegebb, így a nyári időszakban egyre nagyobb jelentősége van a kerékpárforgalmi létesítmények fásításának, árnyékolásának és az ilyen létesítmények környezetében található zöldfelületek védelmének. Jelentősége van hasonlóképpen az árnyékos pihenőknek és a vízvételi lehetőségeknek is, de akár a közösségi közlekedés eszközein való kerékpárszállítás és a kerékpáros módváltás is felértékelődhet az extrém meleg időszakokban.

4.2.2 A CÉLÁLLOMÁSOK ÉS FORGALOMGENERÁLÓ LÉTESÍTMÉNYEK, FŐBB KIBOCSÁTÓ TERÜLETEK ELHELYEZKEDÉSÉNEK VÁRHATÓ VÁLTOZÁSA

Kecskeméten a jelenlegi prognózisok szerint tovább folytatódik majd az ipar növekedése, nagyszámú új munkahely jön létre. Ezek egy része a Déli Iparterületen jelenik majd meg, más része viszont a város más részein, főleg a Belvárosban, mint az ipari tevékenységhez kapcsolódó szolgáltatási munkahely. Ez utóbbi növekedése eddig is jelentősebb volt, mint a munkások számának növekedése. E növekmény a mainál is hangsúlyosabbá teszik a Déli Iparterület kerékpáros megközelítésének megoldását, továbbra is fenntartva, hogy nem ez az a célcsoport, ahol igazán jelentős kerékpáros használat-növekedés várható, de a kínálatot így is biztosítani kell. Ugyanakkor a Belváros, mint fő forgalomvonzó terület szerepe tovább fog nőni, a kerékpáros kiindulási területek pedig továbbra is főleg a közeli városrészek (Széchenyiváros, Bethlenváros, Hunyadváros) lesznek, ez tehát nem átrendeződés, hanem a mai állapotok mennyiségbeli növekedése, jobb esetben növekvő kerékpáros forgalmat eredményezve.

A város területén pontszerűen is számos kisebb-nagyobb ipari-gazdasági terület található, ezek további fejlődése is valószínűsíthető, ugyanakkor ezek tipikusan autóra épülő és autóval használt munkahelyek. Ezek egyenkénti kerékpáros bekötése akkor lehetséges, ha a városban van egy potens kerékpáros gerinchálózat. Itt a legfontosabb teendő a később esetlegesen szükséges kerékpáros fejlesztések elépülésének megakadályozása.

2030-ig egyenként 1000-1500 többletmunkahely létrejötte prognosztizálható a Belvárosban, a Homokbányán, a Kecskemét Déli Gazdaságfejlesztési területen és a Neumann János Egyetemen a közlekedési koncepció adatai szerint, ezen felül további 1500-2000 a város más területein. A belvárosi és az egyetemi fejlesztések kapcsán van lehetőség jelentős kerékpáros forgalmi növekmény kialakulására, ha a tervezés és a megvalósítás ezt támogatja.

A városban jelentős városfejlesztés zajlik a Homokbánya városrészben és az Izsáki út környezetében is. A Homokbányai fejlesztés nagyszámú lakást és irodát tartalmaz, azonban meglehetősen külpontos, a város szélén, a belső területektől meglehetősen távolságra található, így kerékpáros fundamentumai nem túl erősek, ugyanakkor az ismert tervek a modern városfejlesztés talajára építkeznek, így várható, hogy a kerékpáros hálózat is kiépül. Ezzel szemben az Izsáki út környezetében a Neumann János Egyetem fejlesztései kimondottan jó alapadottságokkal bírnak: a belvárosközeli fekvés, az Izsáki úton ma is létező és használt kerékpáros infrastruktúra, valamint az egyetemi hallgatók mobilitási mintái jó lehetőséget adnak akár egy biciklire tervezett városrész létrehozására is.

A városban a Homokbányán kívül pontszerűen épülnek kisebb-nagyobb társasházak, főleg a Belvárosban és annak közelében (például a volt KTE pályán valószínűsíthető egy nagyobb ilyen építmény). Ezek kerékpáros csatlakozása a Belvároshoz értelemszerű igény, egyben megoldandó feladat is.

A város folytatódó szétterülése miatt további lakosságnövekedés várható (ha csak nincs trendváltás) Kecskemét kertvárosaiban és az eddig is gyorsan fejlődő szomszédos településeken (Ballószög, Helvécia stb.).

Van szó más nagyobb fejlesztésekről is (például városi sportcsarnok építéséről), de ezek még nem jutottak el a tervezés fázisáig, kijelölt helyük sincsen.



A közlekedési koncepcióban hangsúlyosan javasolt szabadidős vonalak jó kialakítás esetén várhatóan tömegeket fognak vonzani, így a város egyes részein a mainál akár sokkal több kerékpáros is megjelenhet jó időjárású hétvégéken, iskolai szünetekben, ennek előrebecslésére érdemes számításokat végezni.

A koncepció alapján a Belvárosba tervezett kerékpáros utcák vagy a déli iparterület megközelítését szolgáló új hálózati elemek is jelentős forgalmat generálhatnak.

4.2.3 A KERÉKPÁROZÁSI SZOKÁSOK MEGVÁLTOZTATÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

A mindennapi kerékpározás részarányát a következő eszközökkel javasolt növelni:

- A ma létező hálózat szakadásainak ütemezett és minőségi pótlása, ami egyben létrehozná Kecskemét kerékpáros gerinchálózatának alapját is. **Ez az intézkedés fundamentumot jelent a kerékpározás további térnyerését illetően.**
- A Belváros kerékpárosbaráttá tétele, a Nagy- és Kiskörút jobb kerékpáros átvezetései a város ma is legfontosabb kerékpáros célpontját biztonságosabbá, jobban elérhetőbbé teszik az erre egyébként is legfogékonyabb használók körében. **Ha a kerékpárosok számát akarjuk növelni Kecskeméten, akkor ezt a leghatékonyabban a Belváros széchenyivárosi, bethlenvárosi és hunyadvárosi kapcsolatainak radikális javításával érhetjük el.**
- A zajló és tervezett, kerékpáros szempontból jó fundamentumokkal bíró Izsáki út környéki fejlesztések kerékpáros alapú tervezése és megvalósítása jelentős számú új használót hozhat, ami **kitörési pont lehet.**
- A ma még nem teljes vagy nem létező városi főtengelyek jó kialakítása az egyes városrészeket megközelíthetővé, a várost átjárhatóvá teszi kerékpárral, így új városrészek léphetnek be tömeges kibocsátóként (például Műkertváros), és a ma is szolgáltatásgazdag városrészekbe való eljutásnál többek számára lesz versenyképes választás a kerékpár.
- A déli városrészek belvárosi kapcsolatának minőségi kiépítése számos kisebb-nagyobb városrészt kapcsol be a hálózatba (Szeleifalu, Kadafalva, Rendőrfalu), és a kerékpárral elérhető szolgáltatási és munkahelyi célpontok számát is jelentősen növeli.
- A tervezett szabadidős hálózat egyrészt fontos városi attrakcióvá válhat, másrészt a kerékpárt a szabadidőben is hasznossá teszi a családok számára, értékes közös időt biztosít, így a jó élményeken keresztül és a biciklizés természetessé válása révén is csalogatja az embereket a kerékpározás felé. A tervezők állítása szerint **egy jól megvalósított szabadidős útvonal nagyon nagy városi siker lehet.**
- A kerékpártárolás fejlesztése a legfontosabb (többségükben belvárosi) célpontoknál, a cégeknél, üzleteknél és akár a lakótelepeken, társasházaknál egy fontos részletkérdést oldhat meg, mivel a kerékpárok tárolása számos helyen nehéz, bonyolult vagy nem biztonságos.
- A szomszédos települések felé tervezett vonalak esetében a napi ingázás helyett elsősorban a szabadidős célok megvalósítása ajánlott, mert Kecskemét környékének általánosan nem jók az alapadottságai a napi szintű kerékpáros ingázásra (nagy távolságok, egyhangú környezet, nyári nagy melegek, növényzet hiánya). **A környéki kerékpáros kapcsolatok tekintetében Ballószög és Helvécia települések elérése a legfontosabb** (összefüggésben a déli városrészek elérésével), ahonnan már érdemes lehet naponta ingázni a Belváros felé.
- **A szomszédos településekről való ingázás alapvető kerékpáros eszközei a B+R tárolók a szomszédos településeken, valamint Hetényegyházán, Katonatelepen és Ménteleken.** Fontos szerepe lehet a közösségi járműveken való kerékpárszállítás kiterjesztésének és a kerékpár-vasút-kerékpár kombináció elterjedésének is.

- A városi és környéki hálózatok létrehozása után a kerékpáros közösség növelése lehetséges a biciklizés iskolai közlekedésben való megerősítésével és a helyi közösségi kerékpár-rendszer létrehozásával is. Ezek létrehozása megköveteli a biztonságos és összefüggő hálózat létét.

4.3 A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

4.3.1 A HATÁLYOS MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ALAPJÁN A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

A helyzetértékelés egyik kiemelt megállapítása, hogy Kecskeméten jelenleg nem áll rendelkezésre összefüggő, egységes minőségű kerékpáros hálózat, és a meglévő infrastruktúra elemei sem minden esetben a kerékpáros közlekedők valós igényeihez igazodva kerültek kialakításra, így a terv legfontosabb fejlesztési céljai egyrészt a létező kerékpáros igényeket kiszolgáló hálózati elemek kialakítása, másrészt pedig összefüggő hálózat létrehozása. A fejezet közlekedésszakmai tartalmát ez a három fejlesztési szándék fűzi össze. A létesítménytípus megfelelő kiválasztásához szükséges részletes forgalmi vizsgálatokat a 5.1, „A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései” című fejezetben mutatjuk be.

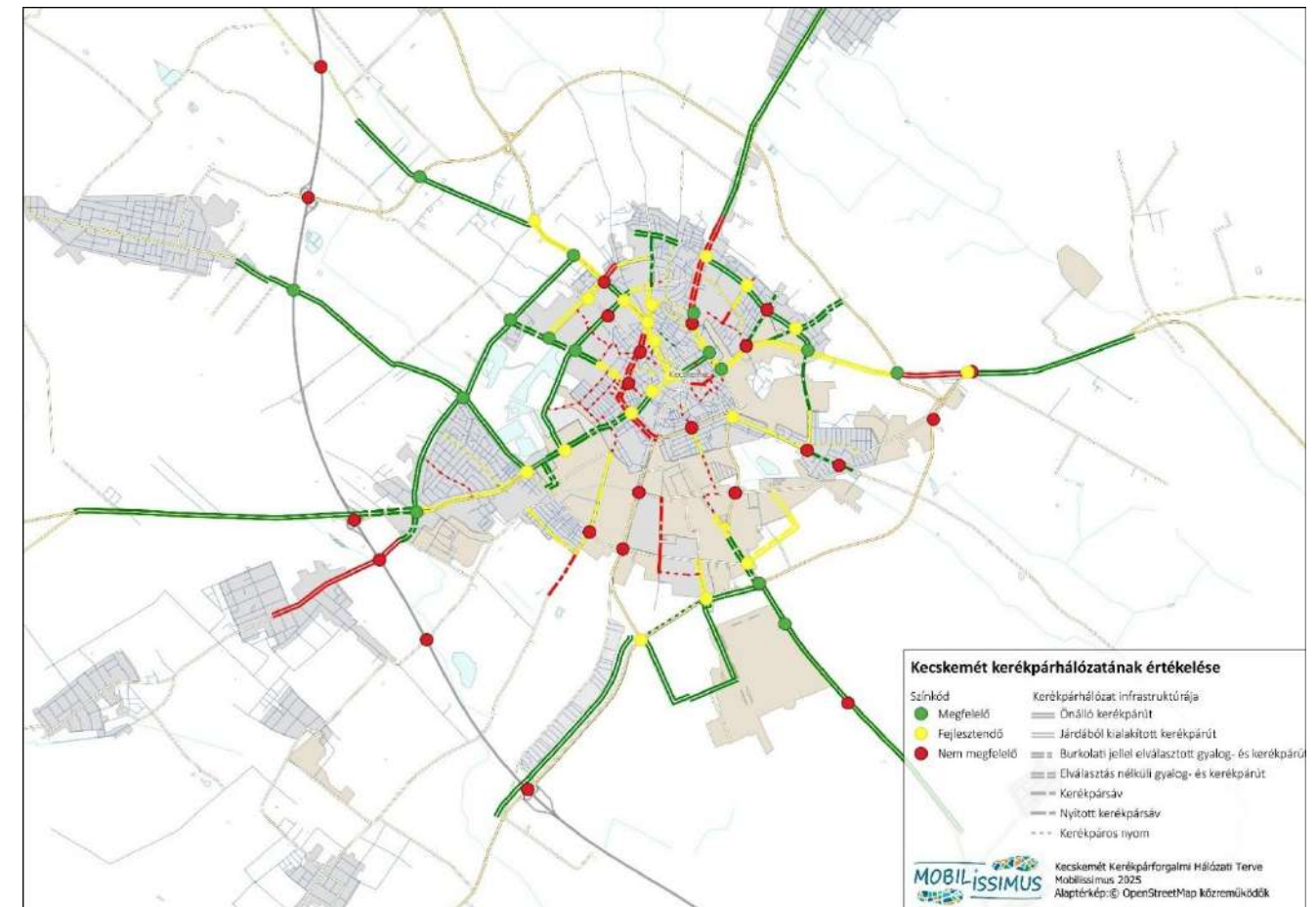
Változtatásra nem szoruló infrastruktúra-elemek

Kecskeméten számos jól sikerült kerékpáros infrastruktúra elem van, amelyeknek további fejlesztése nem indokolt. Ugyanakkor érdemes látni, hogy létezik ennek még magasabb minőségi szintje is, ahol például a mellékutcák torkolatán szintben, kialakításban, színben-anyagban folytonosan vannak átvezetve a kerékpárutak, ahol a csomópontokban minden irányból minden irányba biztosított a kapcsolat, ahol a kerékpáros hálózat független a gyalogshálózattól.

A következő változtatásra nem szoruló infrastruktúra-elemek vannak a városban (az 56. ábra zöld elemei):

- *Királyok körútja: III. Béla körút, Károly Róbert körút, Mátyás király körút, Géza fejedelem körút, Szent István körút, Nagy Lajos király körút:* A III. Béla körút mentén vezetett kerékpárút megfelelő infrastruktúrát biztosít a kerékpárosok számára. Az elemek hálózati szempontból összességében megfelelőnek tekinthetők, ugyanakkor a minőség és a fenntartási gyakorlat fejlesztése további előrelépési lehetőséget kínál. A vasúti átkelőnél sorompóval biztosított a közlekedés. A Károly Róbert, a Mátyás király és a Géza fejedelem körutakról is hasonlóak mondhatóak el, megfelelő átvezetések és burkolat teszi biztonságossá és jól kerékpározhatóvá ezeket a körutakat. A Szent István körút három részre osztható: a Géza fejedelem körúthoz való kapcsolódásnál kerékpárút található, a középső szakaszon nyitott és zárt kerékpársáv áll a kerékpárosok rendelkezésére (az Aldi áruház előtti szakaszon az egyirányú létesítmény rendkívül szűk), végül a Gyöngyvirág utcától délre lévő szakaszon nyitott kerékpársáv és kerékpáros nyom van, azonban ezek felfestése néhol hiányzik. A déli szakasz fejlesztendő részein kívül azonban ez is egy jól és biztonságosan kerékpározható szakasz.
- *Rákóczi út kerékpárútja:* A Rákóczi úton jelenleg futó kerékpárút a gyalogos és a közúti forgalomtól is kellőképpen elválasztott.
- *Nyugati körút:* A Nyugati körút mentén külön vezetett kerékpárút áll rendelkezésre, ami az Egyetértés utcától délre szélességével és burkolatával eleget tesz a közlekedők igényeinek. Csomóponti átvezetései példaértékűek, valamint a kerékpáros színvonal növelésében az is közrejátszik, hogy fásítások történtek a kerékpárút mentén.
- *Vízmű utca az Izsáki úti kapcsolattig:* A Vízmű utcában külön kerékpárút áll a kerékpárosok rendelkezésére, ami a mellette található zöld, erdős területeknek köszönhetően vonzó létesítmény és remek összeköttetést nyújt az Izsáki út és a III. Béla körút között.

- *Izsáki út Botond utca és Vízmű utca közötti szakaszának kerékpáros létesítményei:* Az Izsáki úton megfelelő kerékpáros létesítmény van kialakítva, a kerékpárút megfelelő szélességgel, burkolattal és átvezetésekkel biztosít kerékpározást a felhasználóknak. Az átvezetéseknel a küszöbök megszüntetését javasolt.
- *Nyíri út a Jász utcáig:* A Nyíri út Károly Róbert körúttól a városközpont felé vezető szakasza megfelelő kerékpáros infrastruktúrával rendelkezik a Jász utcáig.
- *Ladánybenei út kerékpárútja:* A Ladánybene felé vezető 5202. sz. út mellett kiváló kerékpárút található, ami új burkolatával, szélességével és elválasztottságával megfelelő a kerékpárosok számára. Azonban ez az út Belsőnyírnél megszűnik.



56. ábra: Kecskemét meglévő kerékpárhálózatának értékelése

- *Izsáki út - Dr. Szobonya Zoltán utca – Korhánközi utca vonal:* Az Izsáki út és a Korhánközi utca közötti összeköttetést a Dr. Szobonya Zoltán utca biztosítja, ahol a – kerékpározás szempontjából nem feltétlenül optimális – térből épült kerékpárút átvezetése megfelelő. A növényzet néhol kilóg a kerékpárútra, azonban ez kis beavatkozással orvosolható.
- *Déli Gazdasági Terület kerékpárúthálózata:* A déli ipartelephez vezető 5. sz. főúton a Külső-Szegedi úttól remek kerékpáros infrastruktúra található, külön vezetett kerékpárút, aminek szélessége és burkolati minősége biztosítja a jól kerékpározhatóságot.
- *54. sz. főúttal párhuzamos mezőgazdasági úton vezetett kerékpáros infrastruktúra:* Az 54 sz. főút mentén vezetett mezőgazdasági út megfelelő felületet biztosít a kerékpárosoknak, hiszen kellően széles a kerékpározáshoz, és amennyiben a munkagépek nem hordanak fel szennyeződést az útra, úgy a burkolat is megfelelő minőségű.



- *Hetényegyháza bekötése:* Hetényegyháza felé haladva a Vízmű utcán, a Sutus soron, majd a Hetényegyházi úton épült jól kialakított, széles, rendezett burkolatú kerékpárút, ami megfelelő összeköttetést biztosít Hetényegyházával.
- *Béke fasor nyitott kerékpársávja:* Alapvetően jól működő kerékpáros útvonal, a csomóponti átvezetések kialakítása szükséges.
- *Csabay Géza körút osztott gyalog-kerékpárútja:* A Csabay Géza körúton kialakított osztott kerékpárút megfelelő, de burkolatfelújításokkal, átvezetések javításával (pl. Fürdő utca) továbbfejleszthető, külön pozitívum az intenzív fásítás, mely komfortosabbá teszi a kerékpározást.
- *Akadémia körút kerékpárútja:* Az Akadémia körúti létesítmény a közúttal párhuzamosan, attól néhány méterre északra került kialakításra. Legtöbb szakasza elválasztott gyalog- és kerékpárút, mely több helyszínen fizikailag is megvalósul. Burkolatfelújítása időszerű.
- *A Nagykőrös felé menő kerékpárút Északi elkerülőtől északra eső szakasza:* Az itteni kerékpárút széles és jó minőségű, negatívum az átvezetések küszöbös kialakítása, és a fásítás hiánya.
- *5. sz. főút mellett kiépült kerékpárút:* A meglévő szakaszokon megfelelő szélességgel és burkolattal épült ki. A kerékpárút jelenleg a Déli iparterülettől északra véget ér, ez egy fontos hiányzó hálózati kapcsolat.
- *A Szentkirály felé menő kerékpárút Északi elkerülő és a 4622. j. út közötti szakasza:* Megfelelő, kellően széles kiépítettség, azonban a fák a burkolatot már több helyen tönkretették. Hátrány a fásítás hiánya.
- *A 44. és az 54. sz. főutak Déli Iparterület menti szakaszai:* Minőségi kerékpáros útvonalak kerültek kialakításra, megfelelő közúti átvezetésekkel. A Mercedes-hez bevezető kerékpárút térkőből épült.
- *Kuruc körút:* A Szolnoki úttól északra kezdődő létesítmény a legtöbb szakaszán elválasztott gyalog- és kerékpárút, megfelelő szélességgel. Déli szakaszán nincs kiépített kerékpáros létesítmény.
- *Izsáki út Botond utcától befelé eső szakasza:* A buszváróknál, a csomóponti szűkítéseknel, küszöbös átvezetéseknel problémás, egyébként megfelelő kialakítású.
- *54. sz. főút menti elem a Nyugati körúttól kifelé a felüljáróig*
- Számos, főleg újabban épült csomópont: például Károly Róbert körút - Budai út, Ladánybenei út - Kecskemét északi elkerülő csomópontja, Szent István körút - Békéscsabai út körforgalma vagy a Reptéri út - Kecskemét északi elkerülő csomópontja.

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei (56. ábra sárgával jelölt elemei)

Az 5. sz. országos kerékpárút (Lajosmizse-Kecskemét-Lakitelek) északnyugati irány

Az útvonal nyugati, Lajosmizse felé tartó szakasza a belvárosi Szabadság térről indul és az Arany János utca-Görögtemplom utca-Gyenes Mihály tér-Sétatér útvonalon éri el a Nagykörutat. Ezen a szakaszon sok a kompromisszum, kezdve azzal, hogy a kerámitburkolatú (tehát esőben csúszós) Arany János utca a Szabadság tér felé egyirányú és szembe nem kerékpározható, a Görögtemplom utcai átvezetés praktikus és jól működik, de nem szabályozott, a Gyenes Mihály tér egyes szakaszai szűkek, szintén nem szabályozottak és a Kiskörúti oldalon parkolási konfliktus van. A tér osztott gyalog-kerékpárútja egyben fontos gyalogos tengely is, a kerékpáros környezet viszont talán itt a legszebb Kecskeméten. A Sétatér utca burkolata rossz minőségű, a nagykörúti átvezetés megoldott.

A Budai út déli oldalán járdából kijelölt kerékpárút van, amely időnként meglehetősen keskeny, mert középen villanyoszlopok és fák jelennek meg, egyben a burkolatminőség is változó. Ez az elem ugyanakkor a hétköznapiakban

viszonylag jól működik. A Március 15. utcai csomóponttól kifelé a MOL benzinkút kikerülése után rossz minőségű, keskeny burkolatú szakasz következik, ennek rendbetétele, szintre hozása fontos feladat.

A Károly Róbert körúti új körforgalomtól kifelé eső szakasz gazdasági-kereskedelmi jellegű, egy nem túl széles járdán vezetett a kerékpárút. Itt kevés a gyalogos, de nagy a parkolási igény. Érdemes megemlíteni, hogy ezen a szakaszon egy VÉDA-kapu is áll, így a közúti forgalom sebessége kimondottan alacsony.

Az 5. sz. országos kerékpárút (Lajosmizse-Kecskemét-Lakitelek) délkeleti irány

A Szolnoki úti kerékpáros aluljárótól kifelé leromlik a vonal minősége, az aluljáró után egy gyalogátkelőhelyen kerül átvezetésre a kerékpáros vonal, majd egy járdából kialakított osztatlan gyalog-kerékpárútban folytatódik. Ez egy darabig kellően széles, bár nem túl jó minőségű. Kifelé tartva ez egyre keskenyebb lesz és számos ipari-gazdasági létesítmény bejárata is keresztezi, szabályozása pedig kerékpárútra változik. A Szent István körúti körforgalom után újra keskeny, rossz burkolatminőségű szakasz következik buszmegállókkal, behajtókkal. A Kecskemét északi elkerülő körforgalmától kifelé ismét keskeny, rossz burkolatminőségű szakasz következik, többek között vasúti átjáróval (amely önmagában megfelelő, jelzővel szabályozott) és a kerékpárút átmeneti megszűnését hozó gyalogos-kerékpáros kishíddal. A Békéscsabai útról a kerékpárút át van vezetve a Reptéri útra, ahol a kerékpáros vonal a lakótelepnél megszűnik és egy parkolásra használt szegélyen juthat el a kerékpáros a repülőtérig, ahonnan egy bonyolult és forgalmas csomópontban kell megoldani a kijutást a 44. sz. főúton egyébként létező kerékpárútra, vagy a repülőtéri lakótelepen keresztül lehet ide kijutni. Ha a kerékpáros kijutott a 44. sz. főútra a Reptéri útról, akkor egy kiépített átvezetéssel a főút déli oldalára kerül át a kerékpáros infrastruktúra. Ez jó minőségű, bár főként az elején fásítás nélküli.

A Kecskemét-Nagykőrös-Cegléd kerékpáros útvonal

A Kecskemét Belvárosától mintegy 16 km-re fekvő Nagykőrös (és Cegléd) felé kiépült kerékpáros útvonal 445. sz. főúttól (Kecskemét északi elkerülő) északra húzódó, külsőségi szakaszai műszaki szempontból kimondottan nagyvonalúak, jó minőségűek, kisebb, érthető kompromisszumoktól eltekintve (például a kerékpáros-gyalogos híd esetében, ahol rövid időre megszűnik a kerékpárút). Ezen a szakaszon a környezet sivársága, a fák és a növényzet teljes hiánya a legnagyobb probléma, illetve az, hogy Kecskemét északi elkerülőtől Nagykőrös mintegy 10 km távolságra van, ez napi ingázásra már inkább túl nagy távolság, szabadidős célokra ez a kerékpárút pedig nem alkalmas: nagyforgalmú út mellett vezet, sivar mezőgazdasági tájon, árnyékolás nélkül. Ez utóbbit még lehet és érdemes is segíteni.

Az északi elkerülőn belül a külső szakasz nagyvonalú megoldásai után alacsonyabb minőséget találunk. A potenciálisan legforgalmasabb szakasz egy helyenként 1 métert sem elérő járdán került kijelölésre, ami a használhatóság szempontjából kérdéseket vet fel. Pedig itt már volna jelentősége a jó kialakításnak, mivel Katonatelep már bőven napi kerékpáros ingázási távolságon belül fekszik. Az egyébként gazdasági-kereskedelmi jellegű terület alacsony gyalogosforgalma mellett logikus a műszaki megoldás, de a sűrűn megtalálható kapubehajtók, a két oldal közötti átvezetések szinte teljes hiánya, a járda keskenysége, az időnkénti elparkolás nehezen használhatóvá teszi az útvonalat.

A 140-es vonal vasúti átjárójának környékén a kijelölt járda egyébként szélesebb és van átvezetés is a túloldalra, de itt például megjelenik egy buszmegálló is, lényegében a kerékpárúton, ami nem szerencsés megoldás, a környezet kialakításából következő kompromisszum. Ezen a szakaszon megjelennek útirányjelző táblák is (ezek legalább 10 éve kint vannak) és érdekes módon a centrum mellett Ceglédet és Békéscsabát jelzik és nem például Nagyköröst. A Nagykörúthoz közeledve a környezet és a kerékpárút is szélessé, nagyvonalúvá válik.

A vonallal kapcsolatos legnagyobb probléma az, hogy a Nagykörút elérésekor érdemi továbbvezetés csak a Bethlen körút keleti irányába, a vasútállomás felé van, a belvárosi vagy a Bethlen körút nyugati irányja felé nincs

továbbvezetés. Ez abban a hálózati elképzelésben értelmezhető, hogy mind a Bethlen körút keleti irányában, mind a közeli Rákóczi úton minőségi kerékpáros infrastruktúra épült ki, de a kerékpáros gondolkodástól idegen ekkora kerülőt tenni a Belváros felé, a Kaszap utcai átvezetés és továbbvezetés kiépítése alapvető igény.

A Kecskemét-Helvécia irány

Helvécia fontos előváros, viszonylag közel Kecskeméthez, így a jó kerékpáros kapcsolat megléte alapvető érdeke mindkét településnek. A legjobb lehetőség ennek kialakítására a Kiskőrösi út. Ez a vonal a ma is sebességszabályozott Küküllő utcával indul a Nagykörútnál. A Küküllő utca kerékpározásra ma is alkalmas, kisebb fejlesztésekkel kimondottan kerékpárosbaráttá tehető. A Kiskőrösi úton a vasúti átjáró után nyitott kerékpársáv épült. Kérdés, hogy a jelenlegi forgalom és teherforgalom mellett ez a megoldás kellően biztonságos-e. Ha igen, akkor itt nincs több tennivaló, ha nem, akkor érdemes jelezni, hogy a Kiskőrösi út szabályozási szélessége nagy, szinte bármilyen infrastruktúra elhelyezhető. A Könyves Kálmán körúti kereszteződés után a nyitott kerékpársáv folytatódik, azonban a burkolatminőség érezhetően romlik. A Korhánközi utcai és a Könyves Kálmán körúti átvezetések és a Kiskőrösi út további szakaszai kiépítendő. E területtel kapcsolatos fejlesztéseket tartalmaz a Versenyképes Járások programra 2025 végén beadott projekt (lásd az 5. fejezetben). Az 54-es főút Helvéciát és Matkót bekötő szakasza hiányzik, megépítése szükséges.

A Kecskemét-Kadafalva-Ballószög irány

Fontos, régóta tervezett kapcsolat. A város belső részeihez az Izsáki úti elem köti a vonalat, azonban az Izsáki út külső részén ez csak szakaszosan létezik keskeny járdák átszabályozása révén, nem kielégítő megoldásokkal. A Téglás utcától kifelé osztott gyalog- kerékpárút van, ez minőségi szakasz, amely azonban a kereskedelmi létesítményektől délre megszakad és újra járdán kijelölt, keskeny osztatlan gyalog-kerékpárútban folytatódik. A Boróka utcai csomópontban dél felé tart a vonal az utca északi oldalán, jó átvezetésekkel a forgalmas csomópontokon, majd a Gábor Dénes utcai körforgalomtól mintegy 100 méterre délre újra keskeny, járdán kijelölt kerékpárútban folytatódik. Az autópályától délre a Boróka utca északi oldalán került kialakításra egy kerékpárút, ami keskeny, de funkcionális. Az ipartelep kadafalvai végén aztán a déli oldalra, egy járdára kerül átvezetésre (úgy tűnik parkolóhelyek kialakítása miatt főleg). A Boróka utcai felüljárón való átvezetés és a Ballószögi kerékpárúttal való csatlakozás kiépítendő (lásd az 5. fejezetben)

A Kecskemét-Hetényegyháza-Kerekegyháza irány

A vonal az Izsáki útnál kapcsolódik a városi hálózathoz kiépített módon, de nagyon szűkös, nem kerékpáros (és gyalogos)barát módon. Hetényegyházán belül nincs kerékpáros infrastruktúra.

Nyíri út Jász utcától befelé eső szakasza

A Nyíri út ezen szakasza jelentős gyalogosforgalommal bír, ennek ellenére a kialakítás elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. A közút felülete nagyon széles, felújítás esedékességekor megfontolható az újraosztás.

Nagykörút egyes szakaszai

Kiemelt hálózati szereppel elsősorban a Nagykörút keleti oldala bír, a vasútállomás megközelítése miatt, valamint a Budai út - Vacs köz szakasz, amely a Vacs-hegy - Belváros kapcsolatot biztosítja. A keleti oldalon a meglévő

létesítmény megfelelő kialakítású, azonban néhány átvezetés fejlesztése szükséges: a jelenlegi rámpák helyett a hatályos műszaki előírások szűkített szegély alkalmazását írják elő, a Szolnoki úttól délre eső szakasz megépítendő. A nyugati oldalon a meglévő kerékpárút helyenkénti burkolatfelújítása, szélesítése szükséges. Az alárendelt utcák torkolatában szintben és kialakításban folytonosan kellene átvezetni a nagykörúti elemeket.

54. sz. főút menti elem autópálya átvezetése

Az 54. sz. főút autópálya-csomópontjában jelenleg is kiépített kerékpárút van a főúttal párhuzamosan, azonban ennek szélessége és burkolatállapota nem megfelelő. A kerékpárút burkolatfelújítása és szélesítése a jelenlegi helyszínen megoldható, a szűk keresztmetszetet jelentő felüljáró alatt (közvetlenül) a burkolat szélessége is megfelelő, a rávezető szakaszok azonban nagyon szűkek.

Vacs-hegy-Belváros kapcsolat

A Bethlen körút mentén futó kerékpárút Vacs köz és Hegedűs köz közötti szakaszának felújításával, szélesítésével a városrész kerékpáros kapcsolata jó minőségben biztosítható.

A körforgalmaknál a kerékpárosok elsőbbségének biztosítása

Magyarországon, így Kecskeméten is jellemző, hogy az olyan körforgalmak előtt, ahol a gyalogátkelőhelyek és a kerékpáros átvezetések egymás mellett épültek ki, a gyalogosnak elsőbbsége van a közúttal szemben, míg a közútnak elsőbbsége van a kerékpárossal szemben. Javasoljuk, hogy az ilyen helyszíneknél (például Szolnoki út, Nyíri út – Akadémia körút) a kerékpárosok elsőbbsége is biztosított legyen, ez a hatályos Útügyi Műszaki Előírások alapján a közúton kihelyezett „elsőbbségadás kötelező” táblával biztosítható. A kerékpáros átvezetések szabályozása valószínűsíthetően az új KRESZ-ben rendezve lesz, azonban annak érvénybe lépéséig is javasolt az ellentmondásos helyzetet a jelzőtáblák kihelyezésével feloldani.



Új létesítmények típusának kötöttségei

A Boróka utcai felüljáró átalakítása

A Kecskemét - Ballószög kerékpáros útvonal legfontosabb hiányossága a Boróka utcai autópálya-felüljáróról hiányzó kerékpáros infrastruktúra. A felüljáró jelenlegi 7 méteres burkolatszélességével nem teszi lehetővé elválasztott kerékpáros infrastruktúra kialakítását, melyet a felüljáró átlagos 10000 Ej/nap forgalma igazolna. A valódi megoldást egy új kerékpáros autópálya-aluljáró építése jelentené a Boróka utcától délre.

Halasi út

A Halasi úton jelenleg nem található kerékpáros infrastruktúra. A javasolt létesítmény a Halasi út jelenlegi, 7000 Ej/nap forgalma miatt önálló kerékpárút. A szükséges hely a felüljárót leszámítva mindenhol rendelkezésre áll. A felüljáró jelenleg felújítás alatt van, kerékpáros infrastruktúra pedig ennek során nem épül. Így a kerékpárút átvezetését máshol kell megoldani. Erre javasolt a felüljárótól keletre található, jelenleg spontán kialakult gyalogos-kerékpáros szintbeli vasúti átjáró kiépítése fénysorompóval, csapórúddal. A 142-es vasútvonal napirenden lévő fejlesztése kapcsán a legtávlatosabb megoldás egy gyalogos-kerékpáros aluljáró lenne.

Korhánközi utca autópálya átvezetése

A Korhánközi utcával párhuzamosan futó vasútvonalhoz autópálya-felüljáró épült, mely mellett kellően széles hely áll rendelkezésre a kerékpárút átvezetésére.

Ladánybenei út autópálya átvezetése

Hosszútávon a felüljáró szélesítése vagy új kerékpáros aluljáró építése a megoldás, külön vezetett kerékpárúttal csatlakozva a meglévő Kecskemétről kivezető szakaszhoz, legalább a Sóhordó útig. A Ladánybenei út korábbi (autópálya-felüljáró építés előtti) nyomvonalán, a jelenlegi nyomvonalától délre lehetséges az autópálya-aluljáró kialakítása.

Nyárlőrinci összeköttetés

Kecskemét és Nyárlőrinc között jelenleg nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, azonban minisztériumi tervek már vannak a kerékpárút építésre a 44. sz. főút mentén.

Lakitelek és Szentkirály összeköttetése

A 44. számú elsőrendű főút és 4623. jelű összekötő út között kerékpárút fejlesztés tervezett. Minisztériumi engedélyezési terv készült el 2022-ben.

Az 5. sz. országos útvonal 4622. j. út utáni szakasza

Tervekkel rendelkező elem, a 44. sz. főút mentén vezetett.

A Kecskemét-Helvécia irány

Az 54. sz. főút mellett jó minőségű kerékpárút vezet egészen az M5 autópálya alatti aluljáróig, ahol ugyan alacsonyabb minőségben, de megtörtént az átvezetés. Az autópálya déli oldalán forgalmas, keskeny utak találhatók, így Helvécia ez irányból történő megközelíthetőségét részletesen tervezni kell. A Kiskőrösi úti megközelítés csomópontjai és szakaszai is tervezendőek.

A Kecskemét-Hetényegyháza-Kerekegyháza irány

A vonal Hetényegyházáig jut el. A Hetényegyházát feltáró kelet-nyugati utcák egyike sem elég széles és mindegyike túl forgalmas ahhoz, hogy könnyen lehessen feltáró kerékpáros vonalat tervezni.

Az Irinyi utca átalakítása a Károly Róbert körút - Március 15. utca között

Az Irinyi utca átalakítására kész tervek vannak ezen a szakaszon, mely önálló kerékpárút létesítését tartalmazza. A terv részletesen felülvizsgálta a jelenlegi és a jövőbeli közúti, kerékpáros, gyalogosforgalmakat, ez alapján került megtervezésre a Károly Róbert körüttől a Centrum felé bal oldalon 4,25 m széles elválasztott gyalog és kerékpárút, amihez csatlakozik a Domby Lajos utcától a Március 15. utcáig húzódó gyalog- és kerékpárút, ezzel megvalósul a hiányzó 650 m-es szakasz.

Irinyi utca Március 15. utca - Balaton utca között

A szakaszon rendelkezésre áll a megfelelő keresztmetszeti szélesség az önálló kerékpárút továbbvezetésére.

Irinyi utca Balaton utca - Nagykörút között

Ezen a szakaszon a keresztmetszet rendkívül szűk, a szakaszt 6 méteres burkolatszélesség jellemzi keskeny járdákkal, zöldterületekkel. Önálló kerékpáros infrastruktúra itt csak teljes újratervezéssel, az útfelület újraosztásával lehetséges.

Déli iparterület-Belváros kapcsolat: a Kiskunfélegyházi úti felüljáró kerékpárosbarát átalakítása

A Kiskunfélegyházi úti felüljáró 10 méteres burkolatszélessége lehetővé teszi a kerékpáros infrastruktúra biztonságos kialakítását.

Mindszenti körút

Az 5. sz. főút és a Halasi út közötti szakaszán a Mindszenti körúton fontos önálló kerékpáros infrastruktúra kiépítése, a körút mentén vezetett kerékpárúttal. Ennek helyigénye jelentős szakaszon biztosított.

Külső-Szegedi út

Nem ideális útvonal a déli iparterlep bekötésére, de a Kiskunfélegyházi felüljáró átépítéséig ez a javasolt fejlesztendő útvonal, a rossz állapotú felüljáró helyett aluljáróval vagy szintbeli átvezetéssel.

Batthyány utca

Javasolt a külső sávok busz- és kerékpársávvá alakítása.

Nyíri út külső szakaszának kerékpárútja

Kiépített kerékpárút szükséges.

Korhánkői utca

A Korhánkői utca, illetve az azzal párhuzamos vasútvonal mentén külön vezetett kerékpárút építése javasolt.

A Nagykőrösi utca kerékpárosbarát átalakítása

A Nagykőrösi utca egyirányú, a szembe történő kerékpározás (valószínűleg a parkoló autók okozta szélességi korlátok miatt) jelenleg nem engedélyezett. Burkolata keramit, ami nedves időben csúszik. Parkolás- és forgalmi vizsgálat alapján a teljes keresztmetszet újraosztása javasolt.

A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása

A Kaszap utca jelenlegi közúti forgalma marginális, 1000 Ej/nap alatti. A jelenlegi kialakítás 6 méter burkolatszélesség, két oldalt változó szélességű és minőségű, főként macskaköves parkolósávokkal. Parkolás- és forgalmi vizsgálat alapján a teljes keresztmetszet újraosztása javasolt.

A Kápolna utca kerékpárosbarát átalakítása

A burkolatszélesség 6 m ezen a szakaszon, a keskeny járdák nem engedik önálló kerékpáros infrastruktúra létesítését. A jelenlegi átlagos közúti forgalom 5000 Ej/nap körül alakul, a közlekedési koncepcióban javasolt intézkedésekkel ez várhatóan jelentősen csökken. Parkolás- és forgalmi vizsgálat alapján a teljes keresztmetszet újraosztása javasolt. A kialakítás helyi autóbusz-közlekedésre gyakorolt hatása külön vizsgálandó.

A Csongrádi utca kerékpárosbarát átalakítása

A Déli iparterületről, illetve Műkertvárosból érkező a Csongrádi utca adja a legjobb belvárosi kapcsolatot. Az utca átlagos forgalma 2000 Ej/nap, a burkolatszélesség átlagosan 9-10 méter, az utcában jelenleg kétoldalt parkolósávok vannak felfestve. Parkolás- és forgalmi vizsgálat alapján a teljes keresztmetszet újraosztása, kerékpársávok kialakítása javasolt.

Nagykörút egyes szakaszai

A Nagykörút nyugati szakaszán kötöttséget jelent, hogy a rendelkezésre álló szélesség sok szakaszon nem elegendő a külön vezetett kerékpárút kialakításához. Az úttesten vezetett megoldás sem működőképes, a legtöbb szakaszon 10000 Ej/nap feletti közúti forgalmak miatt. A keleti oldalon a közúti forgalom alacsonyabb, így itt akár az úttesten vezetett kerékpárút is szóba jöhet, mint lehetőség.

A kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei

A városban a kerékpárosok számára nincsenek kanyarodási tilalmak, viszont vannak olyan csomópontok, ahol a kerékpáros szabályosan vagy biztonságosan egyes irányokba nem tud átmenni.

A 2014-es KHT kapcsán a város a Nagykörúton belül 42 helyszínen vizsgálta meg az egyirányú utcákat az ellenirányú megnyitás kapcsán többek között az adott utcák közlekedésében betöltött hálózati szerepét is szem előtt tartva. Ennek során megállapítást nyert, hogy a jogszabályi és közlekedési feltételeknek az alábbi utcák felelnek meg (✓: megvalósult, ✗: nem valósult meg)

- Budai utca az Erdősi utca–Kada Elek utca között ✓
- Budai utca a Horváth Cirill utca-Kaszap utca között (30 km/h sebességkorlátozás mellett) ✗
- Wesselényi utca (30 km/h sebességkorlátozás mellett) ✗
- Csáky utca (bal oldali parkolás szabályozása mellett) ✗
- Árok utca a Kaszap utca-Kada Elek utca között ✓
- Nyíl utca ✓
- Hosszú utca, az óvoda előtti szakasz ✗
- Zimay László utca ✗
- Mária utca ✓
- László Károly utca (30 km/h sebességkorlátozás mellett) ✗
- Ótemető utca ✓
- Zrínyi iskola és Színház között (30 km/h sebességkorlátozás mellett) ✗
- Kisfaludy utca ✗
- Vak Bottyán utca ✓
- Bercsényi utca (bal oldali parkolás szabályozása mellett) ✗
- Fecske utca a Bem utca-Fűzfa utca között ✗
- Klapka utca a Bem utca-Fűzfa utca között ✓
- Kalap utca ✓
- Munkácsi utca ✓

Amint látható, a 18 erre alkalmas utcából, utcaszakaszból csupán hét (39%) kijelölése történt meg. Feltehető, hogy a parkolásszabályozással érintett két utca esetében éppen a parkolási változtatások miatt nem nyitották meg ellenirányban az utcákat.

Az egyirányúsítási vizsgálatoknál különösen a szélességi korlátok és a csomóponti kapcsolati problémák vizsgálandók. Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás rendszerszintű vizsgálatát javasolt egy **települési szintű forgalomcsillapítási program**ban kezelni annak nagyon erős közúti forgalmi kontextusa miatt. Ennek a tervnek lehet olyan eredménye is, hogy a jelenleginél érdemben több egyirányú utca javasolt a városban, és akkor az ellenirányú kerékpározás igénye is más hangsúllyal merül fel.



A korlátozott sebességű és csillapított forgalmú területek létrehozásának és kiterjesztésének lehetőségei

A vizsgálatok alapján a korlátozott sebességű és csillapított forgalmú területekkel kapcsolatosan a következő állítások tehetők:

- A nagyszámú vonali 30 km/ó sebességkorlátozás felülvizsgálandó, leginkább a területi forgalomcsillapítás irányába tett fejlesztések támogatandók.
- A város legtöbb utcáján jelenleg 50 km/ó a megengedett sebesség, ez még a kertvárosi lakóutcák többségére is igaz, ahol ennek újragondolása javasolt, akár a kertvárosi részek egészére (például Petőfiváros, Máriahegy, Máriaváros, Vacsihegy) egységesen 30 km/ó sebességkorlátozással.
- A kijelölt lakó-pihenő övezetek alapvetően megfelelőek.

Kecskemét most készülő településrendezési tervében a város fejlesztési területeinek egy részére közlekedési koncepcióterv készült. E tervekben közös, hogy a fejlesztési területek közlekedése a jövőben a közösségi közlekedés mellett a kerékpárra alapozódik, jellemzően a közúttól elválasztott módon, megelőlegezetten kiépített és a környező városrészekhez jól kapcsolódó megoldásokkal. Ezek a területek a tervek szerint egyben csillapított forgalmú területek is. Ilyen, a kerékpáros hálózatot is érintő koncepcióterv készült Belső-Máriahegyre, a Sutus sor-Máriahegy közötti területre és Felsőszéktóra.

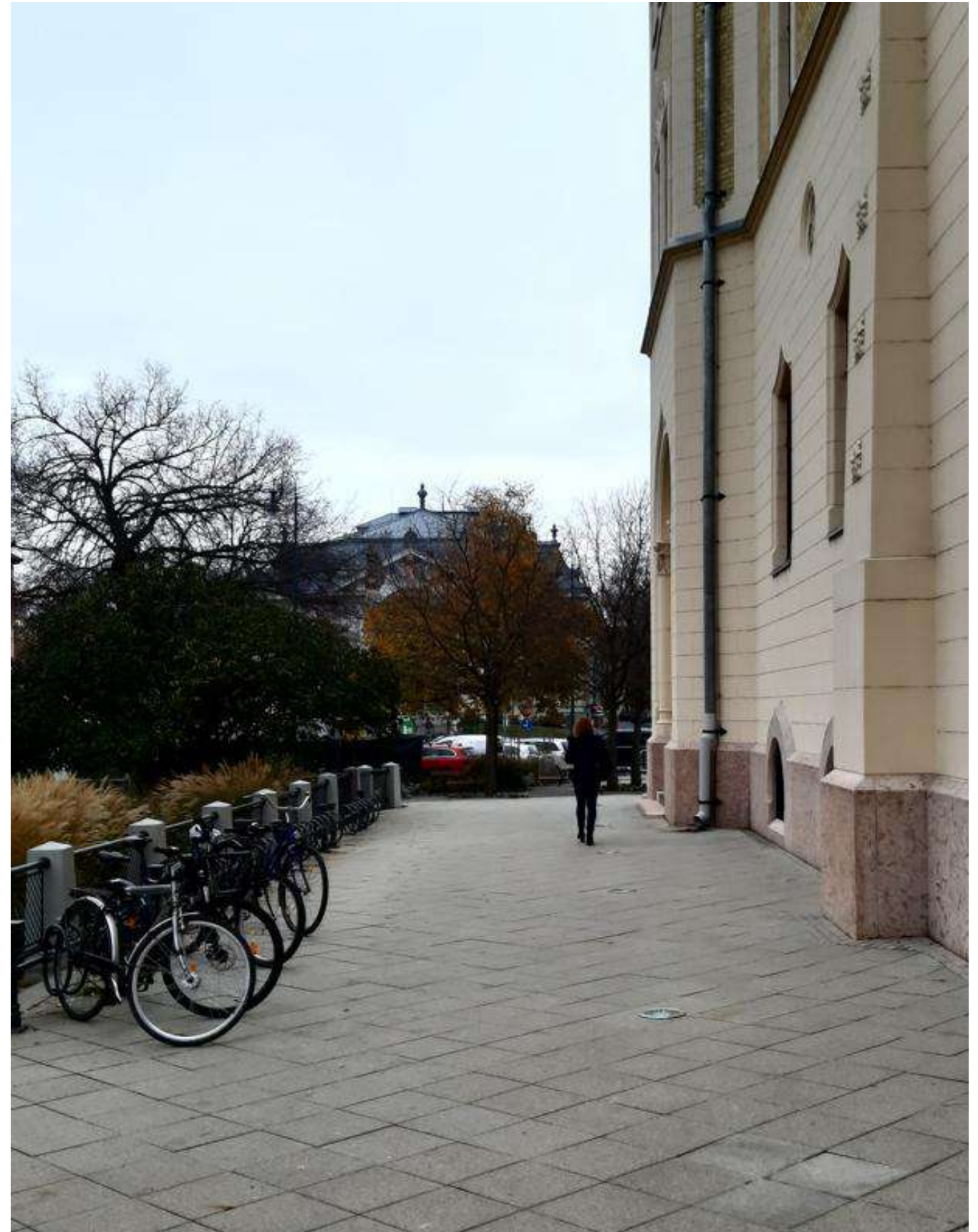
A parkolási rend átalakításának lehetőségei, az áruszállítás és árufeltöltés konfliktushelyei

Ez a városban jelenleg nem prioritás, anekdotikus ismeretek vannak konfliktusokról.

A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei

A helyzetértékelés alapján a városban kerékpáros szempontból 10 kiemelhetően veszélyes terület van:

- Boróka utcai felüljáró Kadafalva határában: rövidtávon ideiglenes átalakítás, hosszabb távon kerékpáros aluljáró
- Boróka utca-Harkály és Szitakötő utca kereszteződés Kadafalva déli határában: a hiányzó kerékpárút-szakasz megépítése
- A Könyves Kálmán körút délnyugati szakasza Rendőrfalu és a Nyugati ipartelepek magasságában: kerékpáros infrastruktúra létesítése
- Bethlen körút-Ceglédi út kereszteződése: a hiányzó kerékpáros átvezetések megépítése
- Könyves Kálmán körút-Izsáki út kereszteződése és mindkét út csatlakozó szakaszai: A csomópont közelmúltbeli felújításával megszűnt a balesetveszélyes kialakítás, de további fejlesztések szükségesek
- Juhász utcai vasúti átjáró: Az átjáró átépítése, alternatív útvonalak kijelölése
- Petőfi Sándor utca-Rákóczi út belvárosi tengely: A gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása, figyelemfelhívás és szemléletformálás
- Akadémia körút egésze: A meglévő létesítmény korszerűsítése, gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása, átvezetések felfestése
- Akadémia körút-Nyíri út kereszteződése a Domb lakópark mellett: Az újonnan megépült körforgalmú csomópont példaértékű kialakítású, az átvezetéseknel a küszöbök megszüntetése javasolt.



Kerékpárparkolás

A 2014-es KHT hosszan taglalja a kerékpártárolás lehetőségeit és általános szakmai háttérét, minőségi igényeit, konkrét helyszínjavaslatokat azonban nem tartalmaz.

Kecskemét nem rendelkezik adatokkal a városi kerékpárparkolás infrastruktúráját illetően. Nem ismertek az üzleteknél és az oktatási intézményeknél kiépített férőhelyszámok, a tárolók minősége és azok foglaltsága sem. Ezzel együtt a városban számos kerékpártároló található, számos forgalomvonzó létesítménynél (üzletek, szabadidős létesítmények, munkahelyek stb.) vannak kerékpártámaszok. Ezek száma és minősége azonban változó, ezért a felmérések eredményei alapján javasolt a kerékpárparkolási lehetőségek programszerű minőségi és mennyiségi fejlesztése a távlati igények mentén, ütemezve, tervszerűen. Emellett a szabadidős célú kerékpáros útvonalak esetében több helyen javasolt kerékpáros pihenőhelyek kialakítása a későbbi részletes tervek alapján.

Végig kell gondolni és fel kell mérni, hogy vajon van-e, és ha igen akkor hol van a városban zárható kerékpártárolásra igény.

Multimodalitás

A 2014-es KHT a B+R tárolók kapcsán idézi a 2011-es Közlekedési Konceptióban szereplő, a javasolt B+R tárolók helyét bemutató térképet. Ebből a tervből nem sok minden valósult meg, jelenleg a fő fókusz a vasútállomásokon kerékpártárolók telepítése.

A közlekedési koncepció javaslatot tesz Kecskemét módváltási koncepciójának elkészítésére. Ennek alapvetései:

- A módváltás, így a kerékpáros módváltás fő helyszíne Kecskemét elővárosi vasúti megállóhelyein, buszmegállóiban van, nem Kecskeméten.
- Kecskeméten egyes városrészeknek, így Katonatelepnak, Ménteleknek és különösen Hetényegyházának kimondottan magas potenciálja van a módváltás tekintetében. Ménteleken és Katonatelepen egyértelműen javasolt a vasút kerékpáros és a gyalogos megközelítésére fókuszálni (az autó helyett).
- Az összes módváltási módnak, így a kerékpározásnak is meg kell adni az adott helyen szükséges és javasolt mennyiségi és minőségi infrastruktúráját (fedett, kamerázott, jól megközelíthető, peronközeli stb.). Ennek egyik látványos helyszíne Kecskemét állomás, ahol a mainál több és mindenképpen minőségibb kerékpártároló kiépítése szükséges.

A fentiekben túl köztudott, hogy Kecskemét vasútállomáson a kiépített tárolási kapacitás nem elégséges és minőségében sem magas szintű (nem fedett, nem kamerázott például), ebben az IMCs hozhat jelentős változást, komoly módváltási infrastruktúra-tervekkel. Azonban az IMCs megvalósításáig legfeljebb kisebb beruházások várhatók e tekintetben. A többi kecskeméti vasútállomás- és megállóhely esetében a helyzet még rosszabb, bár már vannak jó kezdeményezések, mint Hetényegyháza megállóhelyen kihelyezett tárolók.

A minőségi kerékpáros módváltás egyik aspektusa, hogy nemcsak a tárolás, de a megközelítés lehetőségei is minőségiek.

A módváltás egyik formájának tekinthető az is, amikor a kerékpáros a járművével együtt felszáll a vasútra vagy a helyközi/helyi autóbuszra. Ez a Kecskemétre érkező vonatok többségén megvalósítható és itt további fejlesztések várhatók, azonban a buszokon általánosan nem megengedett és a ma ismert folyamatok alapján ebben jelentős változás nem is várható, miközben Magyarországon (például Kaposváron, Szegeden és Budapesten) és sok európai

nagyvárosban is jó példák vannak. A hazai gyakorlatban vagy csak a csúcsidőszakon kívül lehet kerékpárt szállítani (Szeged, Kaposvár) vagy csak az erre alkalmas, külön jelzett járatokon (Budapest).

Nagyvárosi környezetben gyakori megoldás, hogy a vasúton utazók az egyik kerékpárjukkal kimennek az otthonuktól a vasútállomásig, ott felszállnak a vonatra, majd a célállomásukon egy másik (jellemzően kevésbé értékes) kerékpárjukkal közelítik meg végcéljukat (kerékpár-vonat-kerékpár kombináció). Ennek megjelenésének támogatása, esetleg a közösségi kerékpárral való ötvöztetése javasolt fejlesztési irány, például jól irányzott díjtermékekkel.

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

A városban egy-egy projekt kapcsán kerültek ki útirányjelzések (például a Ceglédi úton), de nincs egységes rendszer. Mivel a városban jelenleg és középtávon is biztosan a helyi kerékpározás fog dominálni, ezért ez az aspektus általánosan kevésbé tűnhet fontosnak. Azonban a hálózat kiépülésével és különösen a szabadidős útvonalak, illetve a településközi kapcsolatok megjelenésével az alkalmi és a nem helyi kerékpárosok száma és aránya is megnőhet, ezért az útirányjelző táblarendszert minden új hálózati elem belépésekor ki kell egészíteni, felül kell vizsgálni.

A hálózatfejlesztéshez kapcsolódóan, ütemezetten az alábbi főbb jelzendő célpontok feltüntetése javasolt:

- A várostesttől elkülönülő városrészek és a szomszédos települések (Hetényegyháza, Katonatelepe, Nagykőrös, Ballószög, Helvécia stb.),
- Belváros,
- Repülőtér, vasútállomások, buszállomás (Kecskemét állomás, Kecskemét alsó, Máriaváros, Széchenyi téri buszállomás stb.),
- Máriaváros környéki szabadidős létesítmények, szabadidős vonalak megközelíthetősége (ha kiépülnek),
- Az egyes városrészek (Széchenyiváros, Hunyadváros, Műkertváros, Homokbánya például),
- Nagyobb bevásárlóközpontok (Tesco, Auchan stb.),
- Iparterületek

Stratégiai döntés, hogy mind a helyiek által használt célpontok, mind a szabadidős célpontok és kerékpárosvonalak jelzése egy rendszerben, egységesen, az útmutató előírásainak megfelelő formátumban valósuljon meg, illetve a táblán megjelenítendő tartalmak lehetőségei, a főbb jelzendő célpontok azonosítása is döntési pont. Ebben a körben javasolt megfontolni a kerékpáros szolgáltatások kijelzését is, így a létező vagy tervezett szervízpontok, tárolók, szervízek, pumpapálya stb. megjelenítését az útirányjelzéseken.

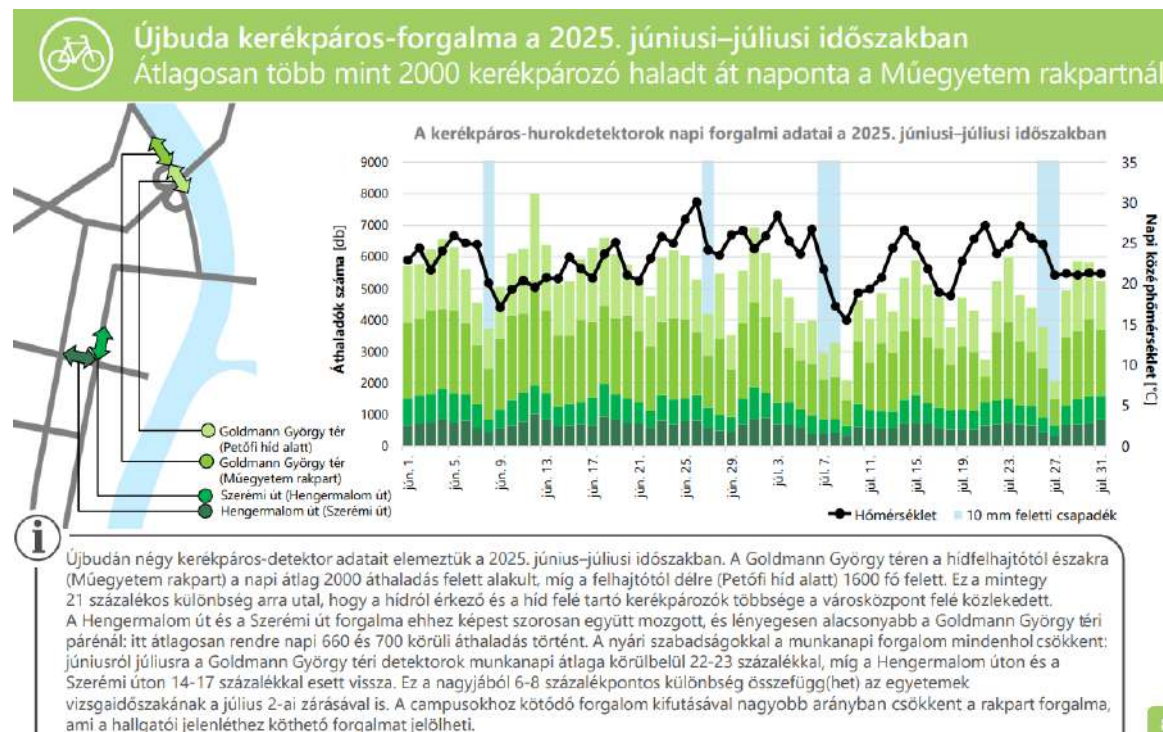


4.4 A RENDSZERES KERÉKPÁROS FORGALOMSZÁMLÁLÁS BEVEZETÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

A kerékpáros forgalmat abból a szempontból fontos mérni, hogy a tervezés során egyértelmű legyen, hogy egy adott kerékpárúton vagy kerékpáros útvonalon, illetve annak egy szakaszán, adott településen vagy esetleg szabadidős vagy turisztikai körzetben mekkora kerékpáros forgalommal kell számolni. Az adatok rendelkezésre állása a követett fejlesztési irány megerősítése vagy korrigálása miatt is fontos. Ezeket az adatokat (amennyiben rendelkezésre állnak) több területen is lehet alkalmazni, többek között a fejlesztési igények meghatározására, fejlesztések hatásainak mérésére, egyes fejlesztések indokoltságának alátámasztására. A rendszeresen gyűjtött kerékpáros forgalmi adatok nem csupán az igények nyomon követésében, de az intézkedések hatásának felülvizsgálatában, értékelésében is fontos szerepet játszanak. Érdemes megemlíteni a kerékpáros számlálások közötti tervezésre való pozitív hatását is: A kerékpáros átvezetések megoldásai jobbakk, megalapozottabbak, így biztonságosabbak és hatékonyabbak lehetnek.

Az adatok gyűjtése történhet állandó mérőhelyekkel, néhány hétre kihelyezett ideiglenes számláló berendezésekkel, illetve rövid idejű kézi mérésekkel. A kecskeméti kerékpárforgalom fejlődésének megalapozott nyomon követéséhez elengedhetetlen, hogy a hálózat kialakításával, a vonalak kijelölésével együtt állandó mérőhelyek is kialakításra kerüljenek a jelentősebb útvonalak mentén. Az állandó mérőhelyek adatait évente – azonos időszakban és helyszínen – végzett ideiglenes mérésekkel kiegészítve teljeskörű képet kaphatunk a kerékpáros forgalom időbeli és térbeli lefolyásáról. Néhány év folyamatos mérés után láthatóvá válnak a mélyebb mintázatok, az éves és havi lefolyás, az időjárás hatásai a forgalomra, illetve a kerékpáros forgalom általános növekedési vagy csökkenési tendenciái.

Javasolt az adatokat könnyen feldolgozható formában, nyílt forráskód jelleggel közzétenni annak érdekében, hogy a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésében érdekelt felek munkáját megkönnyítse. Ennek jó példája a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) által havonta az érdeklődőknek megküldött hírlevél, amiben rendszeresen megjelennek a kerékpáros forgalom mérési és elemzési eredményei is (57. ábra).



57. ábra: A BKK által havonta az érdeklődők számára közzétett BudapestTrend kerékpáros elemzése (forrás: BKK Budapesttrend 2025. augusztus)

Forgalomszámlálási helyszínek

Kecskeméten és vonzáskörzetében jelenleg 3 ponton méri rendszeresen (évente) a kerékpáros forgalmat. A jövőben javasolt a mérési pontok körének bővítése, illetve a mérési időszakok kiterjesztése annak érdekében, hogy minél pontosabb eredmények álljanak rendelkezésre, melyek a forgalom időbeli lefolyását is megfelelően tükrözik.

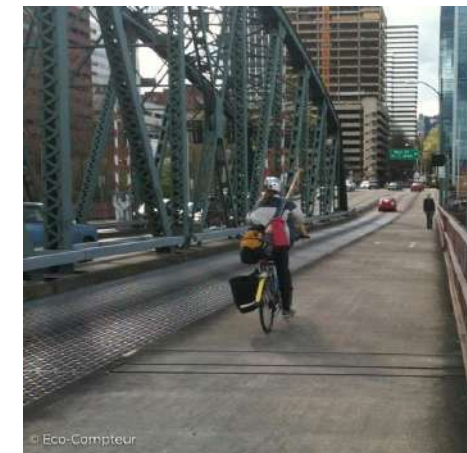
Forgalomszámláló eszközök

Az okoseszközök elterjedésével többféleképpen is monitorozható (pl. Google maps vagy Strava használatával) a kerékpáros forgalom.

A kerékpárok számlálására több megoldás is létezik, a technológiától (pl. indukciós hurok, AI-kamera), áramellátástól (pl. akkumulátoros, napelemes) és adatkapcsolattól (pl. 3G, 4G, 5G, Ethernet) függően.

A kamerás, járműfelismeréssel operáló rendszerek jól működnek és nem csak a kerékpárosok számlálására alkalmasak. Már háztartási célokra is alkalmazható változata a Telraam megoldása.

Az alábbiakban látható néhány példa kerékpárszámláló eszközökre. Az alábbi pneumatikus kerékpárszámláló eszköz előnye, hogy könnyen telepíthető, méri a haladási irányt, akkumulátorról akár 10 évig is működik és minden időjárási körülmény között működőképes.



58. ábra: Mobil kerékpárszámláló (Forrás: <https://www.eco-counter.com/produits/tubes-en/tubes-2/>)

Az alábbi indukciós hurok előnye, hogy könnyen telepíthető, méri a haladási irányt, akkumulátorról akár 2 évig is működik és minden időjárási körülmény között működőképes. Mivel a burkolatba van építve, nem vandalizálható vagy lopható el. Opcionálisan a sebességet is képes mérni.



5 A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

5.1 A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEI

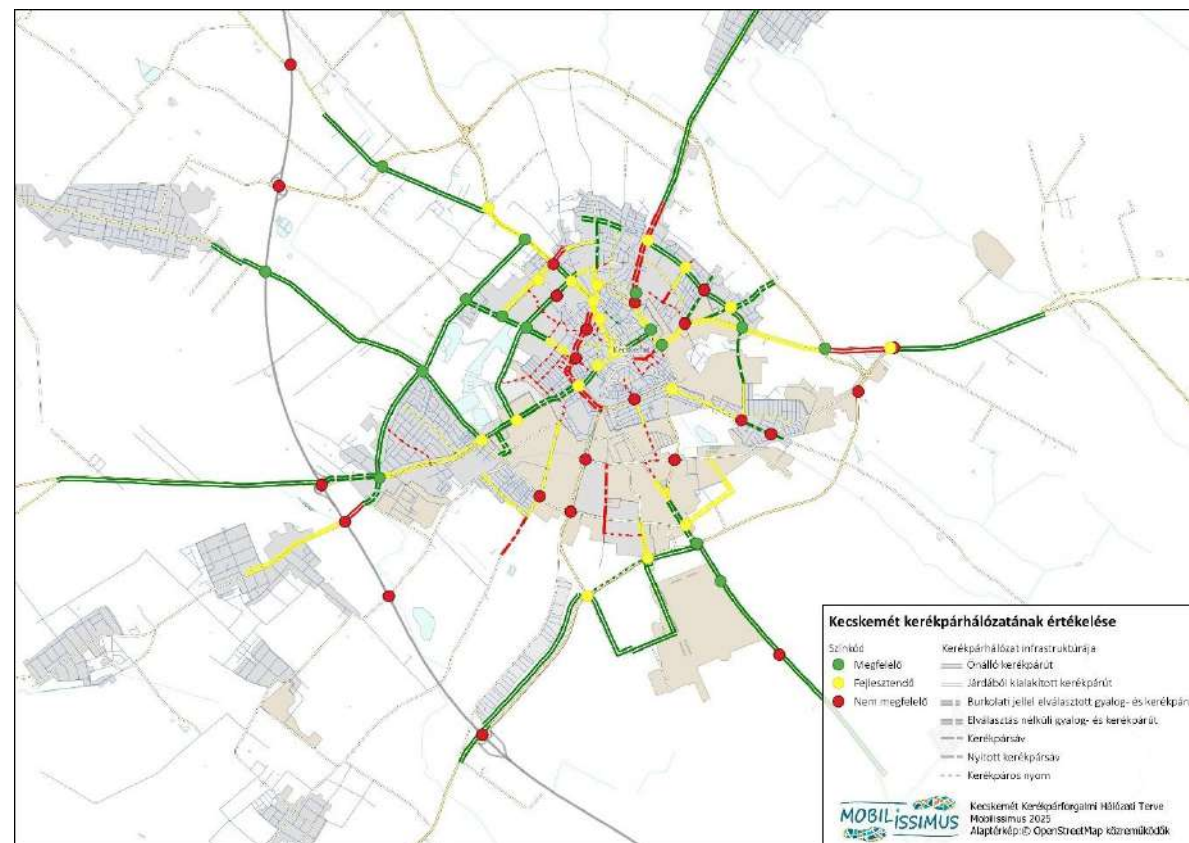
Az egyes infrastrukturális fejlesztések bemutatása előtt érdemes hálózati értelemben is áttekinteni a helyzetet és a problémákat. A felsorolt állítások sorrendje egyben prioritási sorrend is.

5.1.1 HÁLÓZATI ALAPVETÉSEK (PRIORITÁSI SORRENDEN)

Kecskemét számára a legfontosabb egy egységesen magas minőségű, ténylegesen is összefüggő városi gerinchálózat kialakítása, aminek központja a Belváros. A kerékpározás népszerűsége akkor lesz érdemben magasabb, ha a jó hálózat és annak minőségi kiegészítői (tárolás, útirányjelzés, szabadidős elemek stb.) kínálati oldalról azt vonzóvá teszik.

A meglévő hálózat hiányzó kulcselemeinek kiépítése

Kecskeméten a meglévő kerékpáros hálózat használhatóságának fő akadálya, hogy a legfontosabb csomóponti átvezetések hiányoznak. Ezek minőségi pótlása a meglévő hálózat hatékonyságát nagyon nagy mértékben növelné, ez a szakmai igény egybeesik a lakosság artikulált igényeivel is, illetve azt is fontos jelezni, hogy csak olyan hálózatot érdemes kiterjeszteni, amely önmagában már jól működik, jól használható.



59. ábra: Kecskemét meglévő kerékpáros hálózatának értékelése

Közismert példák a kevésbé sikerült megoldásokra például a Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópontja, ahol az előbbi út nyitott kerékpársávja egyszerűen véget ér vagy a Vízmű utca-Izsáki út új, de szűkös kapcsolata.

A Belváros kerékpárosbarát átalakítása

Kecskemét kerékpáros súlypontja a Belvárosra és a hozzá közel eső városrészekre esik: itt van a legtöbb célpont, ez a terület érhető el a legbiztonságosabban és ez az a távolság, amin az emberek még szívesen kerékpároznak a mindennapokban. A Belváros nagyobb része ma is kerékpárosbarát: a főtér gyalogos-kerékpáros zónája, a Kis- és Nagykörút közötti kis utcák vagy a Rákóczi út ma is jól működnek kerékpáros szempontból. Általános probléma ugyanakkor a két körút keresztezése, a nagyobb forgalmú bevezető utak és utcák (Mezei utca, Batthyány utca, Kápolna utca, Jókai utca) kerékpározhatósága. Ez utóbbi azért is probléma, mert a biciklisek egyébként nagy számban használják ezeket az útszakaszokat. A kerékpárparkolási kapacitás és annak minősége jelenleg több helyszínen fejlesztést igényel, ami a mindennapi használat során érzékelhető kihívásokat jelent. A Belváros egyirányú utcáinak egy része már ma is megnyitott ellenirányban a kerékpárosok számára, de ebben még vannak tennivalók.

Aki Kecskeméten rendszeresen biciklizik, az szinte biztosan megjelenik a Belvárosban, mert itt futnak össze a kerékpáros vonalak, így a minőségi kialakítás itt a legfontosabb, egyben eleve jó alapokra épül. Fontos szempont, hogy a Belváros és a környező, sűrűn lakott és ma is sok kerékpáros utazást generáló területek közötti kapcsolat kiemelten biztonságos és kapacitív legyen, így e területek és a Belváros közötti kerékpáros útvonalak kijelölése és magas szintű megvalósítása alapvető feladat. A fejlesztésekbe természetes módon illeszteni javasolt az automatikus kerékpáros forgalomszámlálás megvalósítását is.

A közlekedési koncepcióban felmerült kerékpáros utcák kialakításának lehetősége Kecskeméten. A kerékpáros utca olyan utca, ahol a kerékpárosoknak feltétlen elsőbbsége van. Az ilyen utcákba az autók behajthatnak, parkolás is megjelenhet, de az autósok a kerékpárosokat nem előzhetik meg, a kerékpárosok pedig akár egymás mellett is haladhatnak. A kerékpáros utca fogalma a készülő KRESZ módosításban feltehetően szerepelni fog, ezzel a jogi alap megteremtődik. Európában számos jó kerékpáros utca példa van. A kerékpáros utca KRESZ-ben való megjelenéséig kerékpáros utcák helyett kerékpárosbarát utcákat lehet létrehozni. Ezek csökkentett sebességűek (30 vagy 40 km/ó), a gyorsajtások az utcák fizikai kialakítása és a határozott ellenőrzés miatt minimálisak, parkolásuk rendezett, a kerékpáros forgalom érdekeire való tekintettel átalakított, így a biztonságos kerékpározás biztosított. Ezek az utcák főleg a Belvárosban valósulnak meg.

A nagy városrészi fejlesztések kerékpáros alapra építése

A zajló és tervezett, kerékpáros szempontból is jó fundamentumokkal bíró Izsáki út környéki fejlesztések kerékpáros alapú tervezése és megvalósítása jelentős számú új használatot hozhat, ehhez azonban határozott kerékpáros megközelítési prioritást javasolt érvényesíteni és végigvinni, akkor is, ha ezt nem mindenki támogatja. Igen fontos kitérési pont lehetne a város közepén az egyetemisták által generált tömeges kerékpáros jelenlét.

Városi főterengyek létrehozása

Amint már említettük, a kecskeméti kerékpározás fő területe a Belváros és a hozzá kapcsolódó közeli városrészek, legfőképpen pedig e városrészek és a Belváros közötti útvonalak. A kis távolságok, a ma is meglévő infrastruktúra elemek és a nagy potenciál miatt a meglévő, a tervezett és a jelen tanulmányban javasolt városi kerékpáros elemek segítségével prioritásként javasolt a Széchenyiváros-Belváros, a Vácihegy-Belváros és a Hunyadi város-Belváros kerékpáros gyűjtőúti kapcsolatok minőségi megépítése, ideértve a jól megvalósított nagykörúti átvezetéseket és a Belváros fejlesztésénél tárgyalt belvárosi útvonalakat is. A fejlesztésekbe természetes módon illeszteni javasolt az automatikus kerékpáros forgalomszámlálás megvalósítását is.



A déli városrészek belvárosi bekötése

Kecskemét leglátványosabb kerékpárhálózati hiányossága a déli városrészek (Kadafalva, Szeleifau, Déli Iparterület) városhoz való bekötésének hiánya, a létező vonalak izolációja. E területek bekötésével nemcsak a déli városrészek válnának biciklivel elérhetővé, de Kecskemét déli agglomerációjának leggyorsabban fejlődő, egyébként kerékpáros távolságra fekvő települései, Ballószög és Helvécia is, valamint elképzelhetővé válna a Déli iparterületen dolgozók számára a kerékpáros munkába járás is.

A déli városrészek bekötése számos szempontból bonyolult: a Belváros és e területek között fekvő főleg ipari jellegű terület forgalmi szempontból a legrosszabb helyzetű Kecskeméten, jelentős a teherforgalom, szűkös a meglévő utak és általánosan kedvezőtlenek a csomóponti kialakítások is. Ezek mellett a vasút és Kecskemét alsó vasútállomás keresztezése is nehezen megoldható. Kerékpáros tervezés szempontjából talán a déli városrészek bekötése a legnehezebb feladat a városban. Vannak aktuális tervek a területen, mint például a Könyves Kálmán körüti kerékpárút megépítése, vagy a közlekedési koncepcióban a város legfontosabb közúti fejlesztéseként hivatkozott Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése (ideértve a kerékpárutat is), amelyek fontos kiegészítő irányokban adnak majd jó kapcsolatokat, de a legfontosabb észak-déli tengely kerékpározhatóságában ezek nem hoznak változást.

Szabadidős kerékpáros útvonalak építése

Állításunk szerint Kecskeméten a kerékpározásnak a fehérgalléros használók között van igazán nagy fejlődési potenciálja. Erre nem csak az általános tapasztalatok utalnak, de például éppen a Belvárosban látható sok kerékpáros és az iparterületek szinte teljes kerékpáros nélkülisége is. A fehérgalléros igények egyik fontos aspektusa a szabadidős kerékpározás igénye. Ha vannak jó és biztonságos útvonalak, amelyek kellően hosszúak és vezetnek is valahova, akkor a biciklizés kedvelt családi program lehet. Első körben három szabadidős vonal vizsgálata és kiépítése javasolt:

- Belváros-Máriaváros szabadidős útvonal a máriavárosi sportlétesítmények, az arborétum és az uszoda kerékpáros megközelíthetőségének biztosítására. Ez a vonal egyben a következő pontban tárgyalt környéki szabadidős vonal városi kapcsolata is. Érdemes és javasolt együtt tervezni egy hasonló szerepű futókörrrel és/vagy sétánnyal, valamint a biztonsági kompromisszumok teljes mellőzése mellett kiemelt a vonzó környezet, a fásítás, a pihenők, ivókutak kiépítése is.
- A Máriavárosi szabadidős vonalhoz kapcsolódna a Máriahegyi út és a 142-es vasútvonal közötti területen, ideális esetben a Csukás-éri főcsatornára is felfűzve egy természetközeli kerékpáros kör kiépítése. Az M5 autópálya elvágó hatása miatt ez ténylegesen is egy szabadidős kört jelent, azonban javasolt kapcsolatot adni a Hetényegyházi út M5 alatt átvezető szakaszához is, így egyrészt távlatban a vonal folytatódhat a Nyíri erdő felé, de még inkább magas minőségű kerékpáros kapcsolatot adna Hetényegyháza és a Belváros között Máriaváros érintésével. Itt mindennél fontosabb az attraktív környezet: intenzív fásítás, professzionális tájépítészet a kerékpáros kör mentén, minőségi és kapacitív pihenők, útirányjelző táblák, ivókutak építése teszi igazán európaivá az ilyen fejlesztéseket. Ezt a fejlesztést is érdemes kiegészíteni automatikus kerékpáros forgalomszámlálással, egy elegáns fogadótérrel és akár parkolási lehetőségekkel is.
- Egy hasonló szabadidős kerékpáros kör alakítható ki Vacsihgyi indulással, az északi elkerülő felett átvezető hidak felhasználásával. Vacsihgyi kerékpáros kapcsolatainak fejlesztése adja meg majd a városi kapcsolatot.

Ha a szabadidős vonalakkal kapcsolatos tapasztalatok pozitívak, akkor érdemes további szabadidős vonalak kialakíthatóságát is vizsgálni. Így érdemes lehet a városban a Csukás-ér mentén távlatban egy szabadidős (kék-zöld) hálózati elem kialakításának vizsgálata szomszédos települések felé való továbbvezetésekkel. Emellett Mikebuda, Törtel vagy Bugac környékén található erdők, tanyák felé vezető vonalak vagy a Tisza felé menő szabadidős útvonal

vizsgálata is javasolt, hasonló kondíciókkal. Érdemes ezt összekötni egyben a szomszédos települések felé menő, még meg nem épült, alapvetően nem szabadidős célú vonalak ilyen célú vizsgálatával is. Ez a szomszédos településekkel való egyeztetéseket is igényli. A kecskeméti kerékpáros hálózattal való biztonságos és szakadásmentes kapcsolat alapvető fontosságú. A szabadidős hálózathoz javasolt országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer használata tematikus térképpel, applikációval kiegészítve. A szabadidős hálózat lehetőséget ad a beépülő, korábban tanyás területek kerékpáros hálózatba való biztonságos bekötésére is.

Városi kerékpártárolás fejlesztése

Kecskeméten számos kerékpártárolási lehetőség van, mégis általános a vélekedés, hogy ezek száma és minősége egyaránt alacsony. Ismert a vasútállomáson, a Noszlopy Gáspár Parkban, az uszodánál a tárolóhelyhiány. A fejlesztés első lépése az ismert helyszínek problémáinak megoldása után a jelenlegi helyzet megismerése: a használati igények, a megkívánt minőség, a rendelkezésre álló helyek és megoldási lehetőségek egy önálló, széles körű adatfelvételekkel megtámogatott feltárása. Nagyon fontos a különböző igények megfelelő minőségű kiszolgálása: a munkába járás kapcsán például egy vasúti megállóhelyen lekötött kerékpár gazdája számára a lopások elleni védekezés, a fedett tárolóhely és a napi használat miatt a jó megközelítés is fontos. Egy belvárosi üzlet előtt fontosabb a tárolóhelyek megfelelő száma, a fedettség és a kamerázás nem elvárta.

Érdemes megemlíteni, hogy a kerékpártárolás a lakótelepeken sem feltétlenül megoldott, az egyes típusházaknál megépült tárolók mára már más célokat szolgálnak vagy nem elég biztonságosak. Az oktatási intézményeknél fel lehet mérni az igényeket, és itt is hasznos intézkedés lehet a céloknak megfelelő tárolók kihelyezése.

Javasolható városi szinten a lakosságnak (társasházaknak például) és cégeknek is egy kerékpártároló-fejlesztési program indítása. Ennek keretében a város terveinek megfelelő elhelyezkedésű és kivitelezésű, egységes, minőségi tárolók kialakítását támogatná a város forráshozzájárulással és szakértelemmel. Külön vizsgálandó a zárt kerékpártárolók elhelyezési igénye a városban.

A megyében széles körben elterjedt és használt az autóbusz-megállóknál kialakított kerékpártárolás rendszere. Ezt érdemes lenne Kecskeméten is meghonosítani. Ehhez első körben fel kell mérni az ilyen szempontból potens buszmegállók körét és fejlesztési igényeit.

A szomszédos települések felé vezető kerékpárutak

- Összefüggő kerékpáros infrastruktúrán jelenleg Nagykőrösre és Ceglédre lehet eljutni. Ennek külsőségi szakaszai minőségiek, de a városi szakasz és a belvárosi kapcsolat fejlesztésre szorul.
- A Szentkirály irányába nemrégiben megvalósult kerékpárút fontos előrelépést jelent a térségi kapcsolatok erősítésében, ugyanakkor a Reptéri út térségében a csatlakozása a meglévő, közepes színvonalú városi hálózathoz jelenleg kevésbé közvetlen, így a hálózati folytonosság további fejlesztési lehetőségeket rejt magában. Ehhez a kerékpáros elemhez kapcsolódóan létezik minisztériumi terv a Kecskemét-Nyárlőrinc és a Szentkirály-Lakitelek szakaszokra is. A nyárlőrinci kapcsolatot a 44. sz. főúttal párhuzamosan tervezik önálló kerékpárútként megépíteni.
- Városföldig kiépített, minőségi kerékpárút van az 5. sz. főút mellett, azonban ennek városi kapcsolatai fejlesztendők.
- Jakabszállás felé az 54. sz. főúton van kerékpáros infrastruktúra az M5 autópályáig, a városi kapcsolatai fejlesztendők.

- Helvéciaira nem vezet kerékpáros infrastruktúra és Ballószögre sem, ez utóbbi szakaszra van minisztériumi terv. A Boróka utcai autópálya felüljárót a 2018-as Ballószögi KHT külön kerékpáros-gyalogos híddal tervezte megoldani, de ez még megvalósításra vár.
- Fülöpszállás felé az 52. sz. főút mellett van kerékpáros infrastruktúra a Szarkási elágazásig.
- Kerekegyháza felé nincs kerékpáros kapcsolat, az távlatban feltehetően Hetényegyházán keresztül fog megvalósulni.
- Ladánybene és Lajosmizse felé a Ladánybenei úton van kerékpározási lehetőség, azonban ez Belsőnyírnél megszakad.

A meglévő, külterületi kerékpárutak jelentős részén a zöldfelületi elemek aránya jelenleg alacsony, a környezeti kialakítás kevésbé tagolt, és több szakaszon közvetlenül nagyobb forgalmú utak mentén halad a nyomvonal, ami indokoltá teszi a környezeti minőség és a komfortérzet javítását célzó fejlesztések megfontolását.

Kecskemét fontos központ, a környező településekkel való kapcsolat kulcsfontosságú a mindennapokban. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a Kecskeméthez kötődő települések többsége valójában a napi kerékpározás kényelmes távolságán túl van. Ez alól a már korábban említett Ballószög és Helvécia kivétel. Emiatt a szomszédos települések felé menő kerékpáros infrastruktúra esetében el kell gondolkodni annak pontos célján és lehetőségein. Szakmai javaslatunk az, hogy ezen elemeket többcélúnak kell tervezni, ezzel nagyobb használatot lehet elérni (a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének legnagyobb ellensége a láthatóan nem használt vonalak). Az egyébként minimális kerékpáros ingázó forgalom kiszolgálása mellett elsősorban a szabadidős, esetleg a sportigények kiszolgálása jöhet szóba, ami viszont teljesen más tervezési alapelveket követel meg. Ez azt jelenti, hogy olyan nyomvonalat kell találni, ami nem a nagyforgalmú utak mellett halad, nem nyílegyenes, az esetleges látnivalókat felfűzi, egyidejűleg nem túl nagy kerülőkkel éri el célját. Itt tehát okos tervezési kompromisszumokat kell hozni. Mindhárom funkció megköveteli ugyanakkor a fásítást, a biztonságos átvezetéseket és a kecskeméti hálózathoz való kiváló csatlakozást.

A szomszédos települések felé kialakuló hálózat lehetőséget ad a beépülő, korábban tanyás területek kerékpáros hálózatba való biztonságos bekötésére is.

A környező településekről Kecskeméthez való kerékpáros kapcsolatnak fontos eleme lehet majd a vasúti megállóhelyeken kiépített átszállási pontok (B+R) rendszere és a vasúton vagy a helyközi autóbuszokon való kerékpárszállítás lehetősége is. Erről is egyeztetni kell az érintett településekkel és a MÁV-val is. Megvalósításuk ideális esetben egységes módváltási koncepció alapján történik meg, hogy az egyes módváltási formák (P+R, K+R, B+R, buszos és gyalogos ráhordás) a megfelelő arányban és módon jelenjenek meg és ne egymás ideális használóit és területeit használják el. Javasolt a kerékpár-vonat-kerékpár kombináció támogatása is.

A legsürgetőbb fejlesztések a napi ingázásban is értelmezhető szerepű Ballószög (ahol egyébként Kecskemét határáig már most is minőségi kerékpárút van) és Helvécia elérése, amint ezt már a déli városrészek kapcsán is említettük. A fejlesztésekbe természetes módon illeszteni kell az automatikus kerékpáros forgalomszámlálás megvalósítását és a fásítást is.

Zöldfelületi és vizes kapcsolódások

A kerékpárhálózat fejlesztését javasolt összekötni a zöldfelületek fejlesztésével, mert a kerékpárosok is jobban szeretnek árnyékban, zöldben tekerni és ha a kerékpárhálózat egyben zöldhálózatot jelent, ez a város számára kétszeres előny. A kerékpáros infrastruktúra nemcsak közlekedési, hanem ökológiai, rekreációs és klímaadaptációs szempontból is jelentős: a zöldfolyosók mentén vezetett kerékpáros útvonalak hozzájárulhatnak a városi hősziget-hatás mérsékléséhez, az árnyékos és komfortos közlekedési feltételekhez, valamint az ökológiai átjárhatóság és a

lakossági rekreáció erősítéséhez. Javasolt a zöldinfrastruktúra elemeivel való térbeli integráció, különösen a főhálózati és rekreációs útvonalak kijelölésénél.

Középtávú fejlesztések

A városi hálózat kiépítése után a következő lépések egyrészt a kerékpározás súlyának érdemi emelése az iskolai mobilitásban, másrészt pedig mód nyílik a megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetésére is. Mindkét fejlesztés igényli a biztonságos és összefüggő kerékpárhálózatot.

A fejlesztésre nem szoruló elemeket a 4.3.1 fejezetben mutattuk be.

5.1.2 A MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK KORSZERŰSÍTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

Az 5. sz. országos kerékpárút városi szakasza

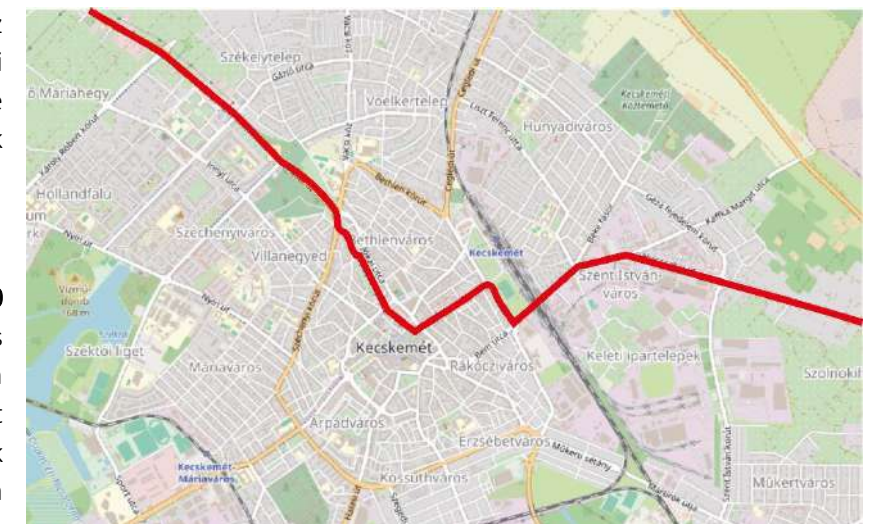
Az útvonal fejlesztése a belvárosi szakaszon az Arany János utca keramitburkolatának cseréjét jelenti aszfalt vagy térkő burkolatra, ezek után a parkolás szabályozásával és sebességkorlátozás bevezetésével az utca az ellenirányú kerékpározás számára megnyitható. A Gyenes Mihály tér Kiskörút felőli szakaszán a kerékpárút jelenlegi járdán vezetése megfelelő, azonban az üresen álló kollégiumépület későbbi hasznosításakor vagy bontásakor ezt a területet rendezni kell, elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítása javasolt.

A Mihó utcai átvezetés felfestése, burkolatának felújítása, valamint a Sétatér utca felújítása és sebességkorlátozás bevezetése javasolt az útszakasz biztonságosabbá tételére. A nagykörúti átvezetésnél a kerékpárút felfestése javasolt a gyalogosok és kerékpárosok biztonságának érdekében.

A Budai úton javasolt létesítménytípus

A Budai út közúti forgalma jelenleg **10000 Ej/nap**, ebből a teherforgalom az Országos Közúti Adatbank adatai alapján átlagosan **400 jármű/nap**, az engedélyezett sebesség **50 km/h**. Az alternatív útvonalak (északi elkerülő, Nyíri út) kiépülésével a Budai út szerepe csökkent, ez alapján a közúti forgalom stagnálását, további csökkenését, míg a gyalogos és kerékpáros forgalom stagnálását prognosztizáljuk. A csúcsórai kerékpáros forgalom **51 kerékpár/óra**, a gyalogosforgalom **38 gyalogos/óra**. Ez alapján a **jelenlegi létesítménytípus (gyalog- és kerékpárút) megfelelő**.

A Budai úttal párhuzamosan futó szakasz a Március 15. utcáig megfelelő, azon a szakaszon, ahol középen fák vannak, a jelenleginél nagyobb figyelmet kell fordítani az útszakasz takarítására, illetve figyelemfelhívó felfestésekkel érdemes jól láthatóvá tenni az akadályokat. A Március 15. utca és a Ladánybenei úti körforgalom között a jelenlegi szűk, rossz burkolatállapotú szakasz felújítása és szélesítése javasolt, ami a Károly Róbert körút körforgalmánál már megtörtént. Felvethető az egyébként a mai forgalmához képest már nagyon nagyvonalú, széles Budai út területének





felhasználása is, azonban a **körforgalmú csomópontok átvezetési lehetőségei miatt javasolt, valamint a Magyar Közút által is támogatott a külön vezetett létesítménytípusokat alkalmazni.**

Akadémia körút

A Budai és a Nyíri út közötti összeköttetést biztosító Akadémia körút kerékpáros infrastruktúrája fejlesztésre szorul. A burkolat javítandó, több helyen nem megfelelő szélességű és hiányzik a csomópontokban a megfelelő kerékpáros átvezetés.

Az Akadémia körút jelenlegi közúti forgalma **5000 Ej/nap**, az engedélyezett sebesség **50 km/h**. A csúcsórai gyalogosforgalom **317 gyalogos/óra**, a kerékpáros forgalom **41 kerékpár/óra**. A forgalmak alapján elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút is megfelelő létesítmény lenne, azonban a bőséges rendelkezésre álló keresztmetszet, illetve a közlekedésbiztonság növelése érdekében javasolt a kerékpárút burkolatának felújítása, a néhány szűkebb szakasz szélesítése, a teljes szakaszon **gyalog- és kerékpárút kiépítése**.

Izsáki út a Vízmű utca-Könyves Kálmán körút között

A Vízmű utca és a Nyugati körút között nincs meg a kellő szélesség és itt az átvezetések sem megoldottak, hiszen táblázással van kezelve a kerékpárút vége és eleje egy-egy kereszteződésben. Ezen a szakaszon kívül jól kerékpározható.

Az Izsáki úti kerékpárút legfontosabb beavatkozási területe Nyugati körút és a Vízmű utca közötti szakasz. Az Izsáki úton a forgalom **13000 Ej/nap**, a megengedett sebesség **50 km/h**, ilyen közúti forgalom mellett egyoldali létesítmény javasolt. A szakaszon a gyalogosforgalom 2024-es csúcsórai mérések alapján **174 gyalogos/óra**, míg a kerékpárforgalom **125 kerékpár/óra**, így megfelelő létesítmény lehet az **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút**, mely a meglévő járda burkolatfelújításával, szélesítésével, az átvezetések kialakításával megoldható. A külső, 52. sz. főút menti szakaszon a kerékpáros forgalom minimális, a kerékpárút az 5301 j. út csomópontjában véget ér. A távlatban akár ebből az irányból is lehetséges Ballószög bekötése a hálózatba.

Alternatív megoldásként felmerül a kerékpáros infrastruktúra párhuzamos, kis forgalmú mellékutcákban való vezetése, például az Áfonya utca és a Zápor utca között a jelenleg is forgalomcsillapított **Énekes utcában** van lehetőség a kerékpáros útvonal elvezetésére, ennek költsége jelentősen alacsonyabb, viszont két új átvezetést igényel az Izsáki úton (ami egyébként is hasznos lenne).

A tervezéssel kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy az új „negyedik körút” ezen a szakaszon csatlakozna az Izsáki úthoz, így annak tervezésekor mindenképp figyelembe kell venni az itt futó és fejlesztendő kerékpáros infrastruktúrát.

Szolnoki út – Békéscsabai út

A Szolnoki út - Békéscsabai út tengely jelenlegi közúti forgalma **4000 Ej/nap**, az engedélyezett sebesség **50 km/h**. A csúcsórai gyalogosforgalom **62 gyalogos/óra**, míg a kerékpárforgalom **50 kerékpár/óra**. Az alacsony gyalogos forgalom lehetővé teszi az **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakítását**. A Szolnoki úton a meglévő létesítmény burkolatfelújítása, míg a Békéscsabai úton annak szélesítése javasolt.

Vízmű utca Izsáki úti kapcsolata

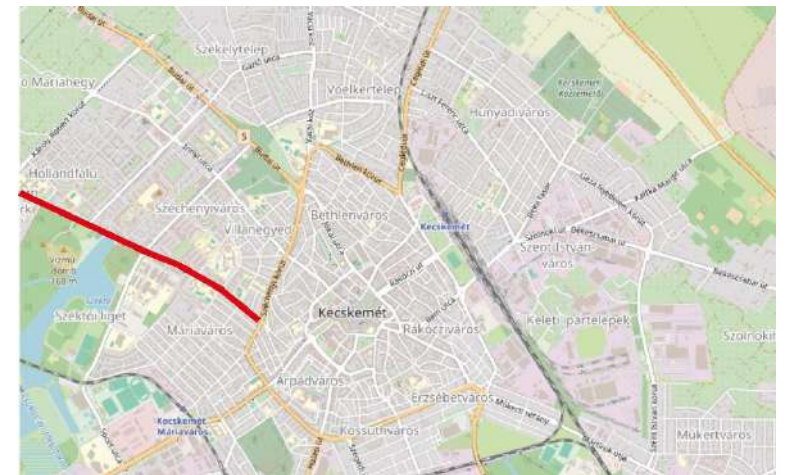
Az egyébként az Egyetértés utcától jó minőségű Vízmű utcai kerékpáros infrastruktúra Izsáki úttal való kapcsolata nagyon szűkös, ennek fejlesztését javasoljuk.

Nagy Lajos Király körút

A kerékpáros infrastruktúra alapvetően megfelelő, jól kerékpározható a szakasz, azonban a kerékpárúton nincs biztosítva a mellékutcákban való átvezetés, hanem megszűnő, majd újra kezdődő kerékpárút jelzésekkel kezelt. Ennek pótlását javasoljuk.

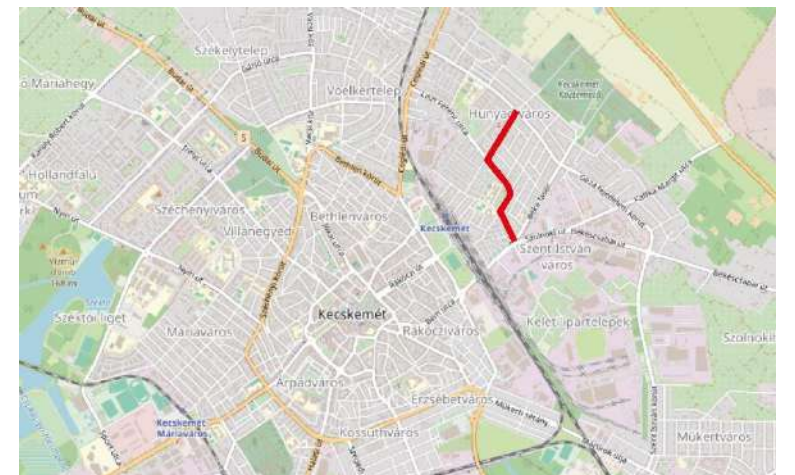
Nyíri út

A Nyíri út jelenlegi, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút létesítményének további fejlesztése, szélesítése javasolt, legalább a Nagykörút - Akadémia körút szakaszon, illetve a III. Béla király körút és a Széles köz közötti szakaszon, mivel a környéken jelentős a gyalogosforgalom a közelben található forgalomvonzó létesítményeknek köszönhetően (a 2024-es, Közlekedési Konceptióhoz készült mérés alapján a Nyíri út - Akadémia körút csomópontban a gyalogosforgalom csúcsidőben **1261 gyalogos / 2 óra**). A Nyíri úton a közúti forgalom folyamatosan növekszik (2024-ben **6000 Ej/nap**), köszönhetően annak, hogy a közelmúlt fejlesztéseinek következtében ez az útvonal adja a leggyorsabb közúti kapcsolatot az M5 autópálya irányába, így a kerékpáros létesítmény úttesten történő vezetése csak jelentős és hatékony forgalomlassítás mellett elképzelhető. A Jász utcától befelé a szűkebb beépítéshez érkezve az addig széles, és jól kerékpározható kerékpárút szűkös, kapubehajtókkal és parkolással nehezített kerékpáros és gyalogos úttá válik. Ez nem jó megoldás a legérzékenyebb és legforgalmasabb szakaszon.



Liszt Ferenc utca, Kandó Kálmán utca, Czollner köz

Hunyadváros ezen utcáiban jelenleg kerékpáros nyomok vannak kialakítva, azonban az utak szélessége megengedné nyitott kerékpársávok kialakítását is, így ez javasolható. A nyitott kerékpársávok létesítése forgalomcsillapítási céllal is lehetséges. Az utcák közúti forgalma marginális, egyedül a Liszt Ferenc utcában haladja meg minimálisan az 1000 Ej/nap forgalmat.





60. ábra: 7 méter burkolatszélességű, kis forgalmú utcák lehetséges kerékpárosbarát átalakítása



62. ábra: a Bem utcai nyitott kerékpársáv jelenlegi kialakítása

A 140-es vasútvonalat keresztező gyalogos aluljárók

Sem a Szolnoki úti, sem a vasútállomástól északra található aluljárók szélessége nem teszi lehetővé az elválasztott gyalogos és kerékpáros létesítmények kialakítását, szélesítésük pedig aránytalanul nagy költséggel járna. A rámpák felújításával, a világítás korszerűsítésével, gyalogos-kerékpáros zóna kialakításával és figyelemfelhívó táblák kihelyezésével azonban alacsony költséggel nagy mértékben javítható az aluljárók gyalogos- és kerékpáros biztonsága. Kecskeméten a Belvárosban a közös gyalogos-kerékpáros zóna jól működik, az aluljárókban pedig más magyarországi példák bizonyítják a közös használat működőképességét. A kecskemétinél jóval szűkebb és hosszabb, budapesti Podmaniczky alagút is hasonlóképpen került átalakításra 2022-es felújításakor.



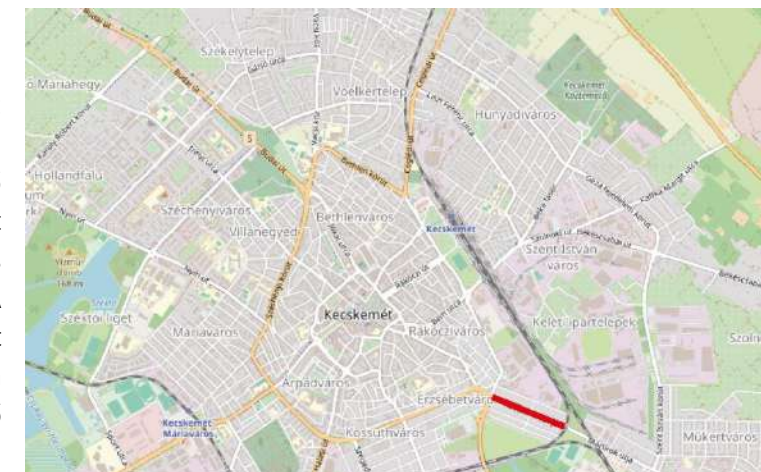
61. ábra: A budapesti Podmaniczky alagút egyik bejárata (forrás: I bike Budapest)

A Bem utca

A Bem utcán jelenleg nyitott kerékpársávok futnak, ezek jelzései azonban lekoptak. A Bem utca közúti forgalma **2500 Ej/nap**, a megengedett sebesség **50 km/h**. A gyalogos és kerékpáros forgalomról nem áll rendelkezésre adat, azonban az útszakasz betöltött hálózati szerepe miatt valószínűleg jelentős. **A Bem utcában kerékpársávok kialakítása javasolt**, forgalmának bekötése a Csongrádi utcával együtt a főtérre részletesen tervezendő.

Műkerti sétány

A Műkerti sétányon a jelenlegi 2x2 sávú közúti kialakítást nem indokolja az átlagosan itt tapasztalható **5000 Ej/nap** gépjárműforgalom, a gyakorlatban ez nem is működik, hiszen a külső sávot parkolásra használják. A megengedett sebesség **50 km/h**, a csúcsórai kerékpáros forgalom **11 kerékpár/óra**, mely marginális. A meglévő kerékpáros nyomok helyett **kerékpársávok létesítését javasoljuk**, amely a jelenlegi útszakasz 2x1 sávra történő szűkítésével, a parkolósávok felfestésével megoldható (63. ábra).

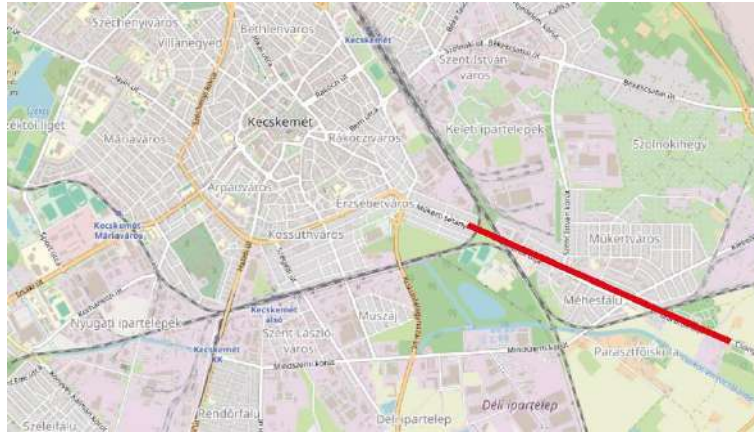


63. ábra: Műkerti sétány lehetséges kialakítása



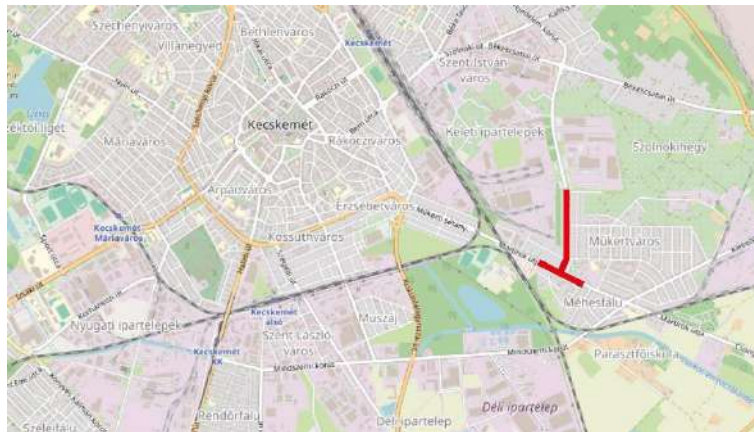
Mártírok útja

A Mártírok útja forgalmi jellemzői megegyeznek a Műkerti sétánynál leírtakkal. A jelenlegi kialakítás nyitott kerékpársáv, mely az **5000 Ej/nap** közúti forgalom miatt nem optimális. Hosszabb távon az út szélesítése, zárt sávok kialakítása javasolt.



A Szent István körút Mártírok útjához csatlakozó szakasza

Az egyébként jól kiépített Szent István körúti kerékpáros vonal legdélebbi szakasza nem csatlakozik a Mártírok útjához. A nyitott kerékpársávok helyett zárt sávok kialakítása javasolt, a Mártírok útján kerékpáros átvezetés kiépítésével.



Belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna

A belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna alapvetően jól működik, a legfőbb problémát a zóna megközelítése jelenti. A Belvárosba vezető jelenlegi és jövőbeli kerékpáros útvonalakon javasolt a hiányzó kerékpáros átvezetések megépítése (főleg a Kiskörúton, illetve a kisebb forgalmú egyirányú utcákon), hogy a zóna megközelítése minden irányból megfelelően biztosított legyen. Emellett javasolt a zóna bejáratánál szemléletformáló jelleggel táblák kihelyezése, mely tájékoztatja a kerékpárosokat, hogy egy gyalogosokkal közös területre érkeznek, ezáltal fokozott figyelemmel kell ügyelniük a többi közlekedőre.

Kiskörút

A Kiskörúton a belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna közelsége miatt nem prioritás a kerékpáros infrastruktúra kiépítése, itt a közösségi közlekedés előnyben részesítése fontosabb cél a közútfelületek újraosztása során. A kerékpárosok számára a kiskörúti infrastruktúra hiánya az esetek túlnyomó többségében nem jelent kerülőt, minden forgalomvonzó létesítmény kényelmesen és gyorsan megközelíthető a belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna, valamint a sugárirányú útvonalak használatával. **A Kiskörúton nem javasolt kerékpáros létesítmény kialakítása**, a legfontosabb prioritás a sugárirányú útvonalak átvezetéseinek fejlesztése.

Nagykörút

A Nagykörút legtöbb szakasza jelenleg is rendelkezik kerékpáros létesítménnyel, ezek azonban többnyire a korábbi járdák kerékpárúttá minősítésével alakultak ki, burkolatállapotuk és szélességük nem megfelelő. A közvetlenül a Nagykörút mentén vezetett kerékpáros infrastruktúra nem kedvező, a kiemelkedő, átlagosan **10 000 Ej/nap közúti forgalom**, és a **jelentős teherforgalom** zaj- és légszennyező hatása miatt. Ugyanakkor vannak olyan Nagykörút menti hálózati elemek, melyek fontosak a Belváros, illetve a vasútállomás megközelítése szempontjából. A fentiek alapján a Nagykörút kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztési lehetőségei szakaszonként:

- Vacs köz - Budai út közötti szakasz: Vacshegy belvárosi kapcsolata ezen az útvonalon biztosítható, így a **jelenlegi infrastruktúra megtartása**, kisebb mértékű fejlesztése javasolt burkolatjavítással, a kerékpáros átvezetések újrafestésével.
- Budai út - Nyíri út közötti szakasz: A város fő humáninfrastruktúrájának megközelítését biztosító út. A **jelenlegi elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút** kialakítás felülvizsgálandó, fejlesztendő. A kerékpáros átvezetés a Kápolna utcai csomópontnál hiányzik, illetve itt a süllyesztett szegélyek sem biztosítottak, ennek pótlása, összekötése a jövőbeni Kápolna utcai infrastruktúrával javasolt.
- Nyíri út - Petőfi Sándor utca közötti szakasz: Jelenleg alacsony hálózati szereppel bír, hely hiányában a jelenlegi szűk, **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút** nem bővíthető. A jövőben megfontolandó a Nagykörút mellett a Nyíl utca - Kőhíd utca - Petőfi Sándor utca nyomvonalevezetés, azonban a Nyíl utca és a Kőhíd utca jelenleg nagy mértékben elparkolt, így itt a biztonságos kerékpározás feltételei csak a parkolás szabályozásával alakíthatók ki.
- Petőfi Sándor utca - Batthyány utca közötti szakasz: Hálózati szempontból fontos útszakasz, az itt csatlakozó Küküllő utcába köthet be távlatban a Kiskőrösi úti és a Korhánkői utcai elem is. Megfelelő kiépítettséggel bír, **elválasztott gyalog- és kerékpárút** vezet végig a szakaszon. A Batthyány utcai gyalogátkelő mellett kerékpáros átvezetés kiépítése javasolt, süllyesztett szegélyekkel.
- Batthyány utca - Tizedes utca közötti szakasz: Jelenleg **hiányzó szakasz, kiépítésére** a meglévő fasor mellett lehetőség nyílik, valamint a Rávány tér jelenlegi lakó-pihenő övezetbe sorolt utcája is felhasználható erre a célra. A Tizedes utcánál rávezethető a Kossuth körút szervízútjára. A kialakítás során ügyelni kell arra, hogy a kerékpáros nyomvonal és az elsőbbségi viszonyok egyértelműek legyenek.
- Tizedes utca - Csongrádi utca közötti szakasz: A Nagykörút északi oldalán végig **szervízút** vezet, mely minimális közúti forgalma miatt alkalmas kerékpáros használatra is. A Mezei utcánál és a Csongrádi utcánál kerékpáros átvezetés kiépítése szükséges.
- Csongrádi utca - Műkerti sétány közötti szakasz: A benzinkút melletti járda szélesítésével **gyalog- és kerékpárút** kialakítása lehetséges.
- Műkerti sétány - Szolnoki út közötti szakasz: Jelenleg semmilyen kerékpáros létesítmény nem található a szakaszon, pedig hálózati szempontból fontos elem: a déli, délkeleti városrészek kapcsolatát biztosítaná a vasútállomással és az autóbusz-állomással. A kiépítés kapcsán vizsgálandó, hogy a Kuruc körúton, illetve a Nap utcán biztosan szükség van-e a jelenlegi 2x2 sávok közúti kapacitására, mert a szakasz **6000-7000 Ej/nap** közúti forgalma ezt nem feltétlenül indokolja, a szűk keresztmetszetet pedig nem a folyópálya, hanem a Szolnoki út körforgalmú és a Műkerti sétány jelzőlámpás csomópontja jelenti. Ha a vizsgálati eredmények nem támasztják alá a 2x2 sávok kialakítás indokoltságát, a jelenlegi útpálya felhasználásával kétoldali irányhelyes kerékpársáv vagy fizikai elválasztással kerékpárút alakítható ki, 2+1 sávok közúti kialakítás megtartása mellett.
- Szolnoki út - Ceglédi út közötti szakasz: A hálózati szempontból fontos útszakasz végig **megfelelő kiépítéssel** rendelkezik (részben elválasztás nélküli, részben elválasztott gyalog- és kerékpárutak), csak kisebb burkolatfelújítások, az átvezetéseknel a süllyesztett szegélyek fejlesztése szükséges.
- Ceglédi út - Vacs köz közötti szakasz: A szakasz nagy részén a kerékpáros infrastruktúra a Nagykörút helyett a párhuzamos Kerkápoly utcán halad, megfelelő kerékpáros átvezetésekkel. A kialakítás kedvező, a **Kerkápoly utcában a további forgalomcsillapítás lehetősége** vizsgálandó.

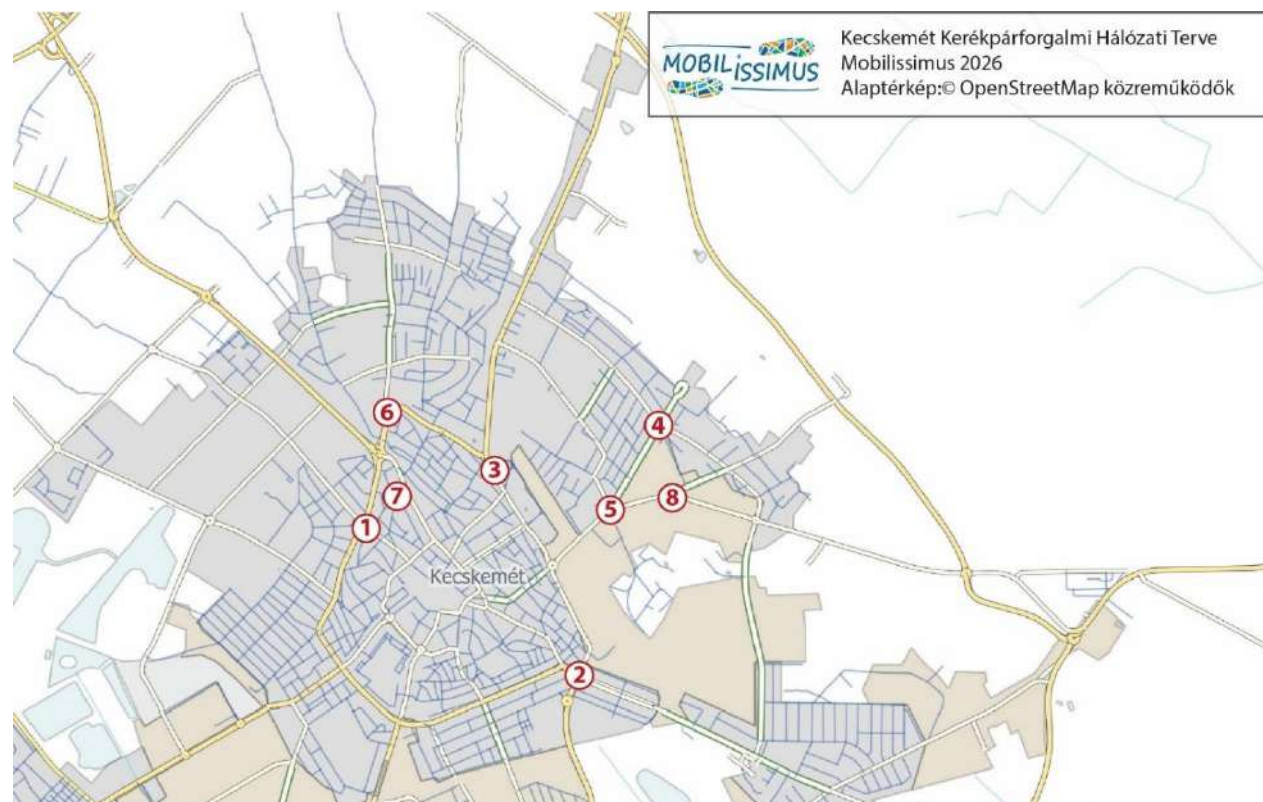
A Kecskemét-Nagykőrös-Cegléd kerékpáros útvonal

- A 445. sz. főúttól (Kecskemét északi elkerülő) északra húzódó, külsőségi szakaszon a használhatóság javítására javasolt intenzív fásítás megvalósítása, esetleg egy kisebb, szintén árnyékos pihenő kialakítása.
- A városi szakaszon a Ceglédi út újraosztásával, újratervezésével alakítható ki minőségi kerékpáros infrastruktúra, aminek fő célja Katonatelep városi hálózatba való jó bekapcsolása. A mai járdán kijelölt kerékpárúti megoldás esetében átalakítás indokolt.
- A legfontosabb javaslat, hogy a Nagykörúti átvezetés épüljön ki a Kaszap utca irányába és a Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása is valósuljon meg.

Fejlesztendő csomópontok

A fejezetben az alábbi csomópontok fejlesztési javaslatait tartalmazza:

- Kápolna utca - Széchenyi körút (1)
- Műkerti sétány - Kurucz tér és Csongrádi utca - Erzsébet körút (2)
- Ceglédi út - Bethlen körút - Kaszap utca (3)
- Béke fasor - Királyok körútja (4)
- Béke fasor - Szolnoki út (5)
- Vacs köz Nagykörúti bekötése (6)
- Sétatér utca - Gyenes Mihály tér (7)
- Szolnoki út - Békéscsabai út (8)



64. ábra: Fejlesztendő csomópontok Kecskeméten

(1) *Kápolna utca - Széchenyi körút*: A Kápolna utca - Széchenyi körút csomópontban a Széchenyi körút külső oldalán a meglévő gyalogátkelők mellett, irányhelyesen javasolt a kerékpárosok átvezetése. Az átvezetést a gyalogátkelők csomópont felőli oldalán kell megoldani, illetve ez a csomópont jelzőlámpás forgalomirányítással működik, így bármilyen kerékpáros fejlesztési terv maga után vonja a jelzőlámpás program módosítását és a jelzőlámpás forgalomirányító berendezések kerékpáros átvezetésre vonatkozó eszközfejlesztését is.

(2) *Műkerti sétány - Kurucz tér és Csongrádi utca - Erzsébet körút*: A kerékpáros átvezetést - a csatlakozó létesítmények elhelyezkedése miatt - a csomópontrendszer keleti és északi oldalán lenne érdemes megvalósítani, azonban hátráltató tényező, hogy az 5-ös főút keleti oldalán nem áll rendelkezésre elegendő hely kerékpáros infrastruktúra létesítésére. A nyugati oldalon való átvezetés alacsonyabb költségekkel megoldható (hiszen nem kell hozzá módosítani a főút nyomvonalát), viszont így nehezebb a meglévő létesítmények csatlakoztatása, ez alapján a keleti és északi oldalon való átvezetést javasoljuk, csatlakozva a meglévő Műkerti sétányi kerékpáros nyomhoz, illetve a jövőbeni nagykörúti és Kiskunfélegyháza úti kerékpárutakhoz. Bármilyen kerékpáros átvezetés fejlesztési terv maga után vonja a jelzőlámpás program módosítását és a jelzőlámpás forgalomirányító berendezések kerékpáros átvezetésre vonatkozó eszközfejlesztését is.

(3) *Ceglédi út - Bethlen körút - Kaszap utca*: Jelenleg a Ceglédi útról csak a Bethlen körúton van kiépített kerékpáros infrastruktúra, azonban javasolt fejlesztés, hogy a csomópont minden irányában legyen biztosítva a kerékpáros áthaladás megfelelő infrastruktúrán, kerékpárúton, a Kaszap utcán keresztül pedig a Belváros megközelítése is legyen megoldott. Bármilyen kerékpáros átvezetés fejlesztési terv maga után vonja a jelzőlámpás program módosítását és a jelzőlámpás forgalomirányító berendezések kerékpáros átvezetésre vonatkozó eszközfejlesztését.

(4) *Béke fasor - Királyok körútja*: A Béke fasoron kialakított nyitott kerékpársáv jó minőségű kerékpározást biztosít a felhasználóknak, azonban a csomóponti átvezetések nincsenek megoldva, így a Királyok körútjánál s a csomópont előtt megszűnik, majd utána folytatódik a nyitott kerékpáros nyom. Ennek fejlesztése és javítása javasolt.

(5) *Béke fasor - Szolnoki út*: Jelenleg a Béke fasor végén megszűnik a nyitott kerékpársáv és a Szolnoki út másik oldalán folytatódik kerékpárútként. Azonban a két féle infrastruktúra között nincsen összeköttetés, emiatt csak egy gyalogátkelőn tudnak a felhasználók a Szolnoki úti infrastruktúrára áthaladni, ami beláthatatlan az épületektől, és sem az autós forgalomnak, sem a gyalogosforgalomnak, sem a kerékpárosoknak nem ideális. Szükséges lenne egy kerékpáros átvezetés a gyalogátkelő mellett.

(6) *Vacs köz Nagykörúti bekötése*: A Vacs közön érkezik a Vacshegy és Bethlenváros lakossága a Nagykörútra, azonban itt a kerékpáros infrastruktúra nincsen megfelelően kialakítva, az osztott gyalog és kerékpárút, ami a járdán vezet, nem biztosít megfelelő minőséget kerékpározhatóság tekintetében. Szükséges lenne a kerékpárút önálló kialakítása, és a megfelelő átvezetés a Bethlen körútra. Bármilyen kerékpáros átvezetés fejlesztési terv maga után vonja a jelzőlámpás program módosítását és a jelzőlámpás forgalomirányító berendezések kerékpáros átvezetésre vonatkozó eszközfejlesztését.

(7) *Sétatér utca - Gyenes Mihály tér*: A Budai útról érkező kerékpárosok Belváros felé vezetése a Sétatér utcán keresztül történik, azonban ennek bekötése a Gyenes Mihály térre nincs kialakítva. Annak ellenére, hogy egy alacsony forgalmú, főleg parkoló autókkal zsúfolt szakasz ez, fontos lenne a kerékpáros infrastruktúra kiépítése, kerékpársáv felfestése és a csomóponti átvezetés, a kerékpárforgalmi főhálózati elem előnyben részesítésével.

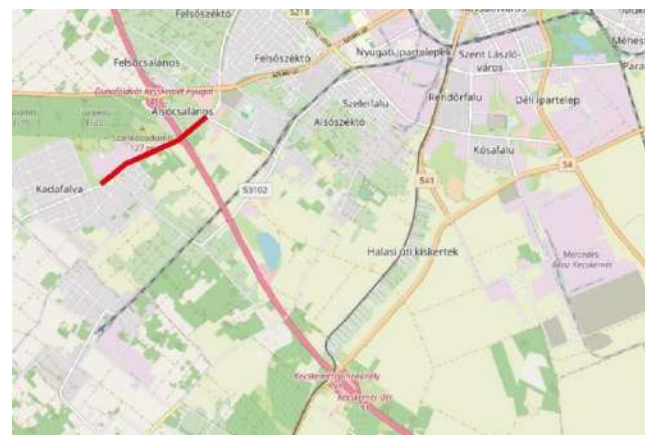
(8) *Szolnoki út - Békéscsabai út*: A Szolnoki út után a Békéscsabai úton egyenesen haladva folytonos kerékpárutat találunk, ami ugyan szélesítendő, és a burkolata fejlesztendő, de megfelelően kiépített. Ezzel szemben, ha a Szolnoki úton szeretne egy kerékpáros tovább haladni, akkor egy gyalogátkelőn tud csak kerékpárral áthaladni, ami fejlesztendő, legalább egy kerékpáros átvezetés felfestésével.



5.1.3 KÜLSŐ KAPCSOLATOK ÚJ LÉTESÍTMÉNYEI

A Boróka utcai felüljáró átalakítása

A Kecskemét - Ballószög kerékpáros útvonal fontos hiányossága a Boróka utcai autópálya-felüljáró, mely a jelenlegi 7 méteres burkolatszélességével nem teszi lehetővé elválasztott kerékpáros infrastruktúra kialakítását, melyet a felüljáró átlagos 10.000 Ej/nap forgalma és 60 km/h megengedett sebessége igazolna. A valódi megoldást a felüljáró jelentős szélesítése, vagy új kerékpáros aluljáró építése jelentené, azonban ezek jelentős költséggel, hosszú előkészítéssel és kivitelezéssel járnak. Az infrastruktúra fejlesztéséig azonnali beavatkozásra van szükség, melyet a Bács-Kiskun Vármegyei Kerékpárforgalmi Hálózati Tervhez készült lakossági kérdőívben a felüljáróhoz érkezett rendkívül sok jelölés igazol. Az ideiglenes kialakítás – mely a Magyar Közúttal közlekedésbiztonsági okok miatt további egyeztetéseket, esetlegesen új koncepciót igényel – nyitott kerékpársávokat javasol a felüljáró két oldalán átvezetve, csatlakozva a meglévő létesítményekhez, 40 km/h közúti sebességkorlátozás mellett, melynek biztonságát traffibox garantálhatja.

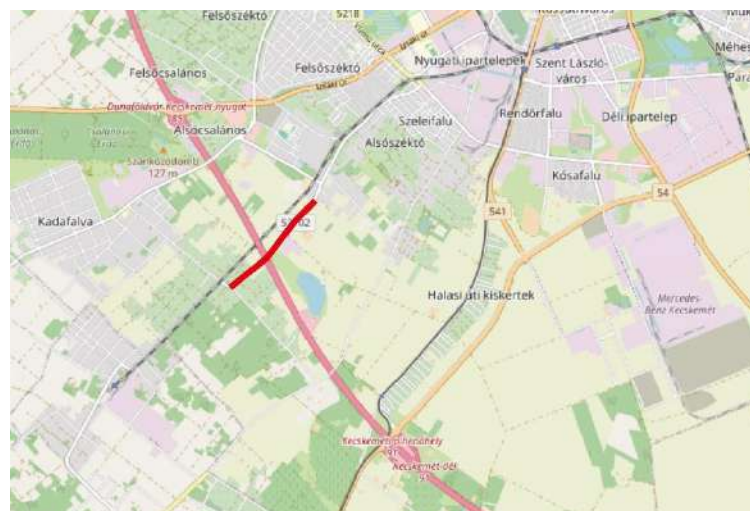


65. ábra: Boróka utcai felüljáró lehetséges ideiglenes kialakítása

Ballószög Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében is készült terv és javaslat ennek a szakasznak a kerékpárossá alakítására, azonban ez még megvalósításra vár. Abban külön gyalogos és kerékpárhíd építése került javaslatra, ami kerékpározhatóság szempontjából megfelelő, jelen KHT is támogatja.

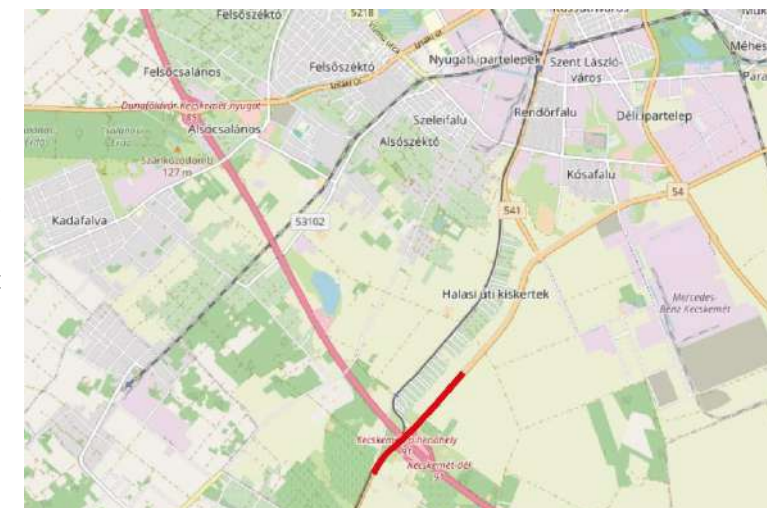
Korhánkői utca autópálya átvezetése

A Korhánkői utcával párhuzamosan futó vasútvonalhoz autópálya-felüljáró épült, mely mellett kellően széles hely áll rendelkezésre egy további kerékpárút átvezetéséhez. Ezért javasoljuk, hogy a kerékpárút itt a vasútvonal mellett kerüljön átvezetésre a jelentős kompromisszumokkal járó Korhánkői utca melletti átvezetés helyett.



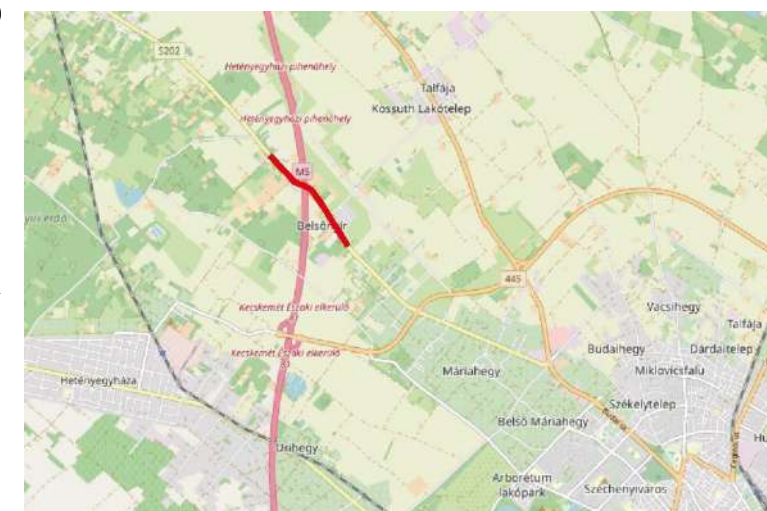
54. sz. főút autópálya átvezetése

Az 54. sz. főút autópálya-csomópontjában jelenleg is kiépített kerékpárút van a főúttal párhuzamosan, azonban ennek szélessége és burkolatállapota nem megfelelő. A kerékpárút burkolatfelújítása és szélesítése a jelenlegi helyszínen megoldható, a szűk keresztmetszetet jelentő felüljáró alatt a burkolat szélessége is megfelelő.



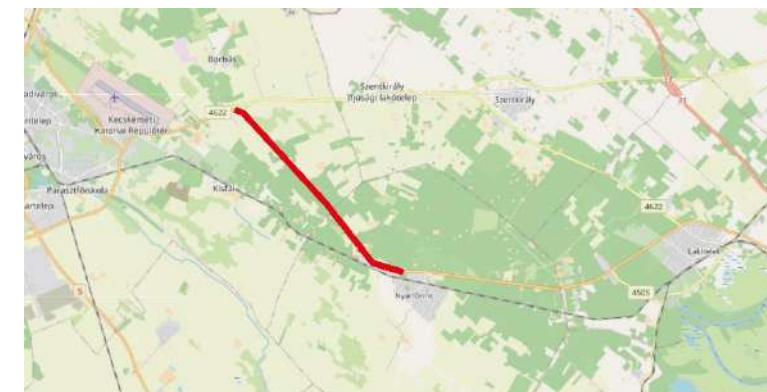
Ladánybenei út autópálya átvezetése

A Ladánybenei úti felüljáró a Boróka utcai felüljáróval megegyező kialakítással rendelkezik, viszont ezen út közúti forgalma sokkal alacsonyabb, átlagosan **2500 Ej/nap**. A kifejtett sebességek ugyanakkor jóval magasabbak (akár **90-100 km/h**), mivel az út a felüljáró mindkét végén lakott területen kívül folytatódik több km-en keresztül. A Boróka utcához javasolt ideiglenes kialakítás így itt nem olyan jó megoldás, az alacsony közúti forgalom és a lakott területek hiánya miatt a járművezetők ezt nem fogják betartani. Hosszútávon a felüljáró szélesítése vagy új kerékpáros aluljáró építése a megoldás, külön vezetett kerékpárúttal csatlakozva a meglévő Kecskemétről kivezető szakaszhoz, legalább a Sóhordó útig.



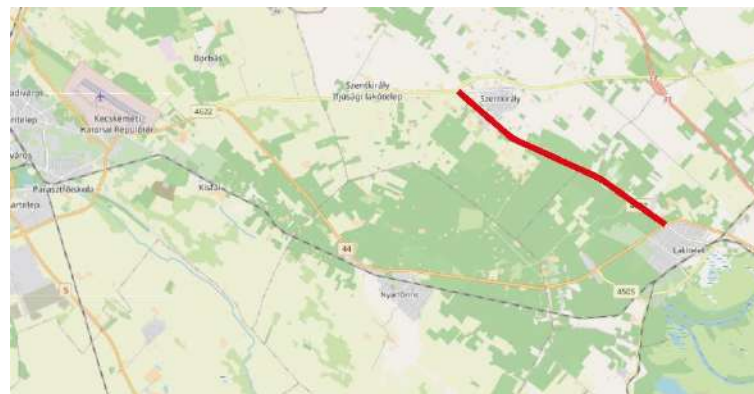
Nyárlőrinci összeköttetés

Kecskemét és Nyárlőrinc között jelenleg nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, azonban minisztériumi tervek már vannak a kerékpárút építésre a 44 sz. főút mentén. A 8+672-16+202 km szelvények között 7500 m szakaszon van tervezett kerékpárút építés. Az engedélyezési terv 2021-ben elkészült, amiben már a tervek, átvezetések, behajtásgátlók is részletesen taglalva voltak.

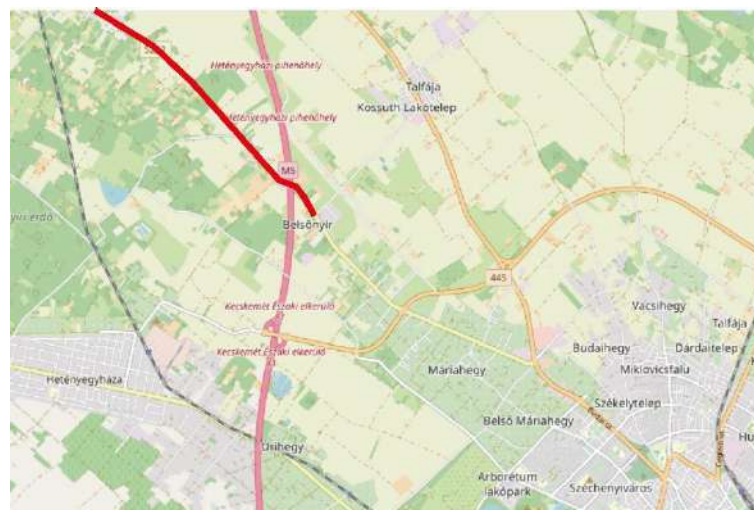


Lakitelek és Szentkirály összeköttetése

A 44-es számú elsőrendű főút és 4623 jelű összekötő út között kerékpárút fejlesztés tervezett. Ez nem közvetlenül Kecskemétet köti össze a környező településekkel, de elősegíti Kecskemét agglomerációjának közlekedését. Erre is Minisztériumi engedélyezési terv készült el 2022-ben.

*Ladánybenei út külső szakasza a Belsőnyír után*

A továbbvezetés a közeli M5 autópálya keresztezési igénye miatt csak az 5202. j. úton vagy a mentén lehetséges. A felüljáró szélesítésének kicsi a valószínűsége (az útburkolat jelenlegi szélessége mintegy 7,8 méter), így inkább a forgalom jelentős lelassítása és a kerékpárosok biztonságos átvezetése lehet reális cél. A Kecskeméthez tartozó Méntelek bekötése is itt oldható meg. Érdeemes megemlíteni, hogy a Csukás-éri-csatorna és Talfája is a közelben van, ezekhez is lehet kapcsolatot adni.



Az M5 autópálya feletti átvezetés után az 5202. j. út viszonylag keskeny, a forgalma nem túl nagy, viszont a kifejtett sebességek a tapasztalatok szerint elég magasak, így kerékpáros szemmel kimondottan veszélyes útszakasz. Itt a minőségibb, de sokkal költségesebb megoldás egy külön vezetett kerékpárút építése volna legalább Méntelekig, ami az 5. sz. országos kerékpáros útvonal hivatalos vonala. Mivel azonban ez az irány a nagy távolságok miatt feltehetően nem szállít túl nagy kerékpáros forgalmat (és feltehető, hogy távlatban sem fog), így alternatív megoldásként elegendő lehet a Sóhordó útig biztonságosan elvezetni a kerékpárosokat az autópálya felüljárójától, majd a tanyavilágot sűrűn behálózó úthálózat 5202. j. úttal párhuzamos elemein eljutni Méntelekig. Ezek közül a legelegánsabb megoldás a 142-es vasút menti vezetés (akár a vonal felújításával egybekötve) volna és ez egyben Lajosmizse felé is jó továbbvezetési lehetőség lenne. Az 5. sz. országos kerékpáros útvonal hivatalos nyomvonal Lajosmizse belterületének érintése nélkül a Berénybenei úton délnyugat felé fordul, Kerekegyháza felé, lényegében használhatatlan nyomvonalon.

Az 5. sz. országos útvonal 4622. j. út utáni szakasza

Tervekkel rendelkező elem, a 44. sz. főút mentén vezetett. Jelenleg nem létezik.

A Kecskemét-Helvécia irány

Helvécia fontos előváros, viszonylag közel Kecskeméthez, így a jó kerékpáros kapcsolat megléte alapvető érdek. Helvécia felé az 54. sz. főúton vagy a Korhánkői utcán lehet eljutni. Az 54. sz. főút mellett jó minőségű kerékpárút

vezet egészen az M5 autópálya alatti aluljáróig, ahol ugyan alacsonyabb minőségben, de megtörtént az átvezetés. Az autópálya déli oldalán forgalmas, keskeny utak találhatók, így Helvécia ez irányból történő megközelíthetőségét részletesen tervezni kell. A tervezés során Matkó elérhetőségét is biztosítani kell.

A Kiskőrösi úti irány új, javasolt létesítményei: Küküllő utca nagykörúti és kiskőrösi úti átvezetései (gyalogos átvezetéssel együtt), a Kiskőrösi út északi, vasúti átljáró előtti szakaszán kerékpáros infrastruktúra építése. A Könyves Kálmán körúton való átvezetés jelenleg nem megoldott, ez kimondottan veszélyes csomópont kerékpáros szempontból, mivel minden irányból jelentős a személygépkocsi- és a teherforgalom is. A Mérleg utcai átvezetés nem épült ki.

A helyzet megoldása érdekében a városvezetés már elindította az új tervek készítését és az engedélyeztetést a Könyves Kálmán körút Kiskőrösi út és Halasi út közötti részére. Cél, hogy a régi járda helyén egy kényelmes, 3,5 méter széles, közös gyalogos-kerékpáros utat építsenek ki, nagyjából 585 méter hosszan. Mivel a nyomvonal egy iparvágányt és a kisvasút sínjeit is keresztezi, a biztonságos közlekedés érdekében ezeken a pontokon jelzőlámpás átkelőket alakítanak ki. A tervek tartalmazzák a közvilágítás fejlesztését is villanyoszlopok áthelyezésével.

A Mérleg utcától kifelé a Kiskőrösi út keskeny, forgalmas, kerékpározásra általánosan nem ajánlható, a létező forgalmi problémák a kihelyezett sebességkorlátozásokban érhetők tetten. Az út M5 autópálya környéki szakasza nem kiépített, az autópálya felett közúti felüljáró vezet át. Az autópályától délre, Helvéciaig tartó mintegy 1,3 km hosszú szakasz tervezendő. Ideális esetben a Kiskőrösi út kiépítésének fő célja a helyben lakók kiszolgálása és a kerékpáros forgalom Kecskemétre vezetése lehet. Ez részletes tervezést kíván.

A Kecskemét-Kadafalva-Ballószög irány

Az M5 autópálya Boróka utcai felüljáróján nincs kerékpáros létesítmény, a kadafalvai oldalra a keskeny felüljáró jelentős forgalmában kellene átbiciklizni. Ez nagyon komoly szakadás a kerékpáros hálózaton. A Boróka utcán létező alacsony minőségű elem megszakad, nem ér el Kecskemét határáig, ahol is egyébként Ballószögön kiváló kerékpárút épült a Boróka utca északi oldalán.

A Kecskemét-Hetényegyháza-Kerekegyháza irány

A vonal Hetényegyházáig jut el, ennek határában javasolt vizsgálni a 142-es vasútvonal északi oldalára való átvezetést, majd innen a vasút mentén a vonalat elvinni Méntelek felé majd Lajosmizsére (ezzel egyébként kapcsolatot adva a Ladánybenei úton kifelé vezető vonalhoz is).

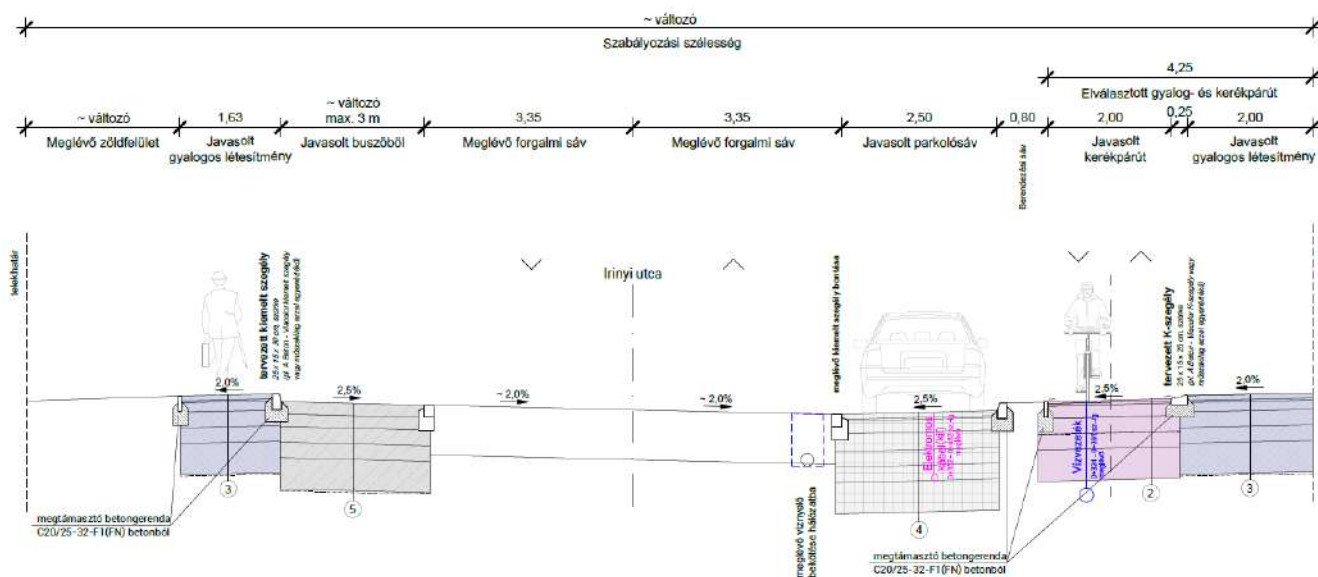
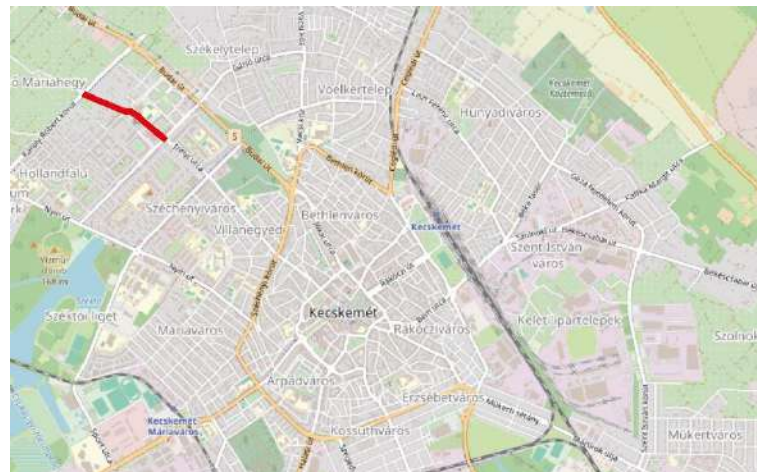
A Hetényegyházát feltáró kelet-nyugati utcák egyike sem elég széles és mindegyike túl forgalmas ahhoz, hogy könnyen lehessen feltáró kerékpáros vonalat tervezni, itt részletesebb adatfelvételekre és vizsgálatokra lesz szükség, ugyanakkor a feltárás és a Kerekegyháza felé való továbbvezetés fontos feladat. Ez a továbbvezetés logikusan az 5218. j. út mellett történhetne meg, azonban kérdés, hogy lesz-e valaha kellően nagy kerékpáros forgalom itt Kecskemét felé és ha igen, akkor azt itt kell-e megadni, vagy például az 52. sz. főút-5214. j. út útvonalon, Kecskeméten kívül.



5.1.4 A BELSŐ KAPCSOLATOK ÚJ LÉTESÍTMÉNYEI

Az Irinyi utca átalakítása a Károly Róbert körút - Március 15. utca között

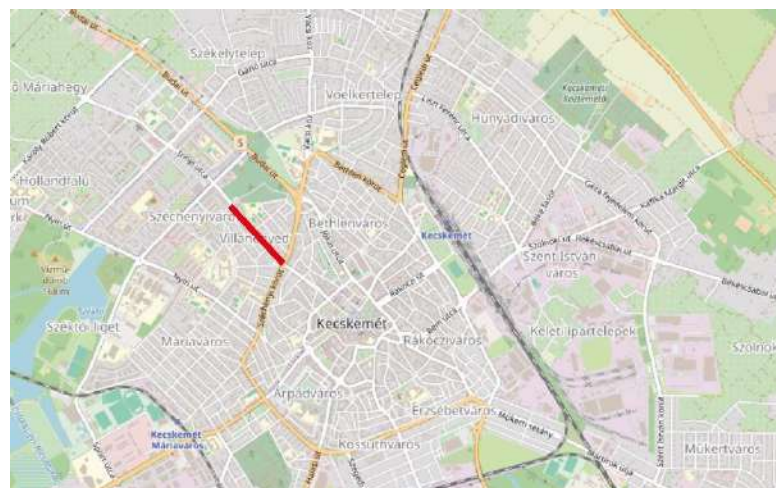
Az Irinyi utca átalakítására kész tervek vannak ezen a szakaszon, mely önálló kerékpárút létesítését tartalmazza. A létesítmény összeköti a meglévő hálózati elemeket és minőségi kerékpáros útvonalat hoz létre, így megvalósítása javasolt.



66. ábra: Mintakeresztszelvény az Irinyi utca tervezett kialakításáról (Vonalvezető Kft.)

Irinyi utca Március 15. utca - Balaton utca között

A szakaszon rendelkezésre áll a megfelelő keresztmetszeti szélesség az önálló kerékpárút további vezetésére. A szakasz jelenlegi közúti forgalma **3000 Ej/nap**, a megengedett sebesség **50 km/h**. A csúcsórai kerékpáros forgalom **119 kerékpár/óra**, míg a gyalogosforgalom **242 gyalogos/óra**, ez alapján az **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút megfelelő létesítmény**.



Irinyi utca Balaton utca - Nagykörút között

Ezen a szakaszon a keresztmetszet rendkívül szűk, a szakaszt 6 méteres burkolatszélesség jellemzi keskeny járdákkal, zöldterületekkel. Önálló kerékpáros infrastruktúra itt csak teljes újjáépítéssel lenne lehetséges, mely a fák kivágásával, közművek kiváltásával járna, mely mellett, hogy rendkívül költséges, jelentősen rontaná az utcaképet. A szakasz egyirányúsítása is felmerül lehetőségként, azonban ehhez további vizsgálatok szükségesek. A szakasz forgalmi adatai megegyeznek az előző szakaszéval. A javasolt megoldás a **forgalomcsillapítás**, a szakasz sebességének 30 km/h-s korlátozásával kialakíthatók a biztonságos kerékpározás feltételei.

Vacsihegy-Belváros kapcsolat

A Bethlen körút mentén futó kerékpárút Vacsi köz és Hegedűs köz közötti szakaszának felújításával, szélesítésével a városrész kerékpáros kapcsolata jó minőségben biztosítható, csatlakozva a meglévő Budai út - Sétatér utca - Gyenes Mihály tér útvonalhoz.

Déli iparterület-Belváros kapcsolat

A Déli iparterület és a város belső részei között négy kerékpáros útvonal-lehetőség van:

- A Halasi út (541. sz. főút) - Batthyány utca vonal
- A Külső-Szegedi út-Mindszenti körút-Juhász utca-Mezei utca
- Kiskunfélegyházi út (5. sz. főút) - Csongrádi utca
- Külső Szegedi út – Szegedi út

A négy közül eddig a legtöbb figyelem a Külső-Szegedi út-Mindszenti körút-Juhász utca-Mezei utca vonalra jutott, feltehetően főleg azért, mert ez csak a város által kezelt hálózatot érinti és nem zavarja a közúti forgalom fő áramlatait. Érdekes látni, hogy ez a vonal nem perspektivikus: elemei komoly forgalmat és teherforgalmat szállítanak, szintbeli vasúti átjáróval rendelkezik és különösen a Juhász utca-Mindszenti körút-Kiskunfélegyházi út szakasz fejleszthetetlen törései miatt nem érdemes fejleszteni.

A **Halasi út- Batthyány utca vonal** az 54. sz. főút szépen kiépített kerékpárútjához csatlakozik. Az 541. sz. főút csatlakozó szakasza külsőségi, mezőgazdasági jellegű, a külön vezetett kerékpárútnak lehet helyet találni. A lakott területhez érve az út bal oldalán húzódó vasúti területen (a vasútvonal végleges megszüntetése esetén akár a síneken), majd hosszú szakaszon szervízúton vezethető a vonal. A felüljáró nyugati oldalán továbbvezethető a vonal, majd a felüljáró alatt átvezetve a vasúton való átvezetés következik. Ennek legtávlatosabb formája egy kerékpáros-gyalogos aluljáró (ennek vannak jó példái a városban) a Vasút utca két oldala között, ideális esetben a 142-es vasútvonal felújításához kötve. A vasúttól északra a Halasi úti felüljáró keleti oldalán húzódó úton vezethető a kerékpáros infrastruktúra, majd a jobb oldali, egyébként széles és minimális gyalogosforgalmat szállító járda alkalmas a Nagykörútig való továbbvezetésre. Itt ki kell építeni az átvezetést, majd a Batthyány utca külső sávjain busz- és kerékpársávok kialakítása javasolt, ennek forgalmi akadálya nincs. Ez a vonal a legjobb megoldás, ennek megfelelően rövid távú megvalósításra javasolt. A Batthyány u. csomópont jelzőlámpás forgalomirányítással működik, így bármilyen kerékpáros fejlesztési terv maga után vonja a jelzőlámpás program módosítását és a jelzőlámpás forgalomirányító berendezések kerékpáros átvezetésre vonatkozó eszközfejlesztését is.

A Kiskunfélegyházi út - Csongrádi utca vonal az 5. sz. főúton a Külső-Szegedi útig kiépített minőségi kerékpárúthoz csatlakozik. Innentől a külterületi, mezőgazdasági jellegű területen az út jobb oldalán a kerékpárút továbbvezethető a felüljáróig.

A Kiskunfélegyházi úti felüljáró 10 méteres burkolatszélessége lehetővé teszi a kerékpáros infrastruktúra biztonságos kialakítását, a meglévő útpálya szűkítésével, fizikai elválasztás megvalósításával. A felüljáró átlagosan **7000 Ej/nap** forgalma, **50 km/h** engedélyezett sebessége és külterületi vonalvezetése (mely gyorsabb haladásra ösztönöz), valamint a csatlakozó déli iparterületen futó létesítmény az önállóan vezetett kerékpárút létesítését indokolja. A felüljáró átalakításával az északról csatlakozó útszakaszok és csomópontok kiépítése is meg kell történnjen. Különösen a Kiskunfélegyházi út-Műkerti sétány-Erzsébet körút-Kuruc körút csomópontrendszer kerékpáros megoldása is szükséges. A vonal belső szakasza a kerékpárosbarát Csongrádi utca. Középtávú megvalósítása javasolt.



67. ábra: A Kiskunfélegyházi úti felüljáró lehetséges kerékpárosbarát átalakítása

Mindszenti körút

A Mindszenti körút 5 sz. főút és Halasi út közötti szakaszán fontos lenne önálló kerékpáros infrastruktúra kiépítése, mivel két fontos sugárirányú út között teremtené kerékpáros kapcsolatot. A Mindszenti körút jelenlegi közúti forgalma **4000 Ej/nap**, melynek a számos iparterületnek köszönhetően vélhetően jelentős része teherforgalom, az engedélyezett sebesség **50 km/h**. A jelentős közúti és minimális gyalogosforgalom miatt a javasolt kiépítés **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút**. Jelenlegi kialakítás szerint lenne ennek a fejlesztésnek elegendő hely, mivel a közművek és a telekhatárok, kerítések mellett biodiverzitás szempontjából nem túl értékes zöldsáv áll rendelkezésre.

Külső-Szegedi út

Nem ideális útvonal a déli ipartelep bekötésére, de a Kiskunfélegyházi felüljáró biztosításáig ez a javasolt fejlesztés. Fontos azonban az útburkolat javítás, **nyitott kerékpársáv kialakítása**, ezzel megfelelő kerékpáros infrastruktúra biztosítása.

Batthyány utca

A Batthyány utca közúti forgalma átlagosan **2000 Ej/nap**, a megengedett sebesség 50 km/h. A jelenlegi 2x2 sávós kialakítást ez alapján nem tartjuk indokoltnak, a burkolatszélesség **kerékpársáv** kialakítását teszi lehetővé. Vizsgálandó **közös busz- és kerékpársáv** kialakítása is, egyeztetve a kerékpáros szakmai szervezetekkel és a lakossággal.

Nyíri út külső szakaszán kerékpárút építése

Mivel a Nyíri út fontos összeköttetést biztosít a Belvárossal, így fontos, hogy a körutakon kívül eső területei is jól kerékpározhatóak legyenek. Az alapvetően ritkán lakott területen magasak a kifejtett sebességek és a teherforgalom aránya is, így **kerékpárút** kiépítése javasolt, ami a hivatásforgalmon kívül szabadidős célokra is használható lenne.

A Nagykőrösi utca kerékpárosbarát átalakítása

A Nagykőrösi utca egyirányú, a szembe történő kerékpározás (valószínűleg a parkoló autók okozta szélességi korlátok miatt) jelenleg nem engedélyezett. Burkolata keramit, ami nedves időben csúszik, így az IMCS-hez kapcsolódó gyalogos-kerékpáros híd megépítése után várható intenzív kerékpáros használat miatt is javasolt lenne az utca kerékpáros forgalmi igényeknek megfelelő műszaki átalakítása. A közterületi parkolás rendezésével az utca könnyen alkalmassá tehető a kerékpáros utca céljaira az egyirányú személygépkocsi forgalom fenntartásával, ezzel Hunyadvárost minőségi kerékpáros elem kapcsolná a Belvároshoz.

A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása

A Kaszap utca jelenlegi közúti forgalma marginális, 1000 Ej/nap alatti. A jelenlegi kialakítás 6 méter burkolatszélesség, két oldalt változó szélességű és minőségű, főként macskaköves parkolósávokkal, melyek azonban nem kellően szélesek, így a parkoló járművek belógnak az úttestre is. Az utca nagy része 30 km/h sebességkorlátozású. Nyitott kerékpársávok létesítése itt a párhuzamos parkolás miatt nem lehetséges, így rövid távon a közúti forgalom további csillapítása javasolt sávelhúzásokkal, a parkolás egy oldalra történő korlátozásával.

Korhánkői utca

A Korhánkői utca legtöbb szakasza lakott területen kívül halad, így az engedélyezett sebesség **90 km/h**. A kerékpáros infrastruktúra kialakítása így csak elválasztott módon történhet, vagy az azzal párhuzamos vasútvonal mentén külön vezetett kerékpárút építése javasolt. Ennek átvezetése és bekötése a meglévő Szobonya Zoltán utca - Korhánkői utca nyomvonalba a Könyves Kálmán körút, illetve a vasútvonal keresztezésével lehetséges. A kevés rendelkezésre álló hely és a költségek optimalizálása érdekében a kis forgalmú Melinda utcába történő átvezetést javasoljuk, innen haladhat tovább a kerékpárút a Korhánkői utca és a vasútvonal mentén Kadafalva, Helvécia, Ballószög felé.



68. ábra: Lehetséges kerékpáros átvezetés a Könyves Kálmán körút - Korhánkői utca csomópontban

A Kápolna utca kerékpárosbarát átalakítása

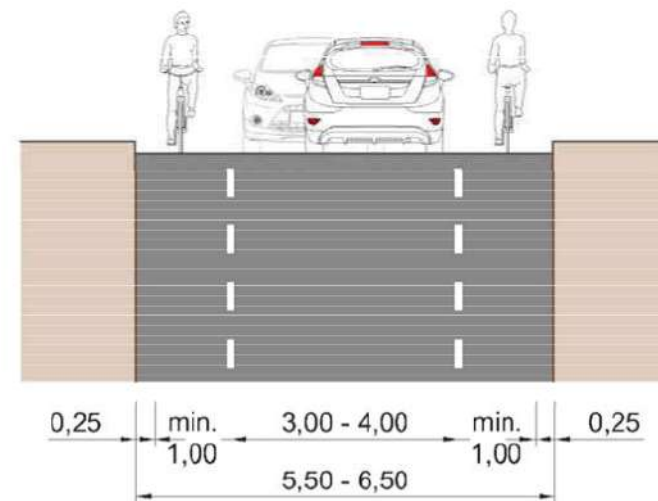
A **kerékpáros utca** olyan utca, ahol a kerékpárosoknak feltétlen elsőbbsége van. Az ilyen utcákba az autók behajthatnak, de a kerékpárosokat nem előzhetik meg, a kerékpárosok pedig akár egymás mellett is haladhatnak. A kerékpáros utca fogalma a készülő KRESZ módosításban feltehetően szerepelni fog, ezzel a jogi alap megteremtődik.

A jelenlegi KRESZ-ben a kerékpáros utcák kialakítása nem szerepel, az Útügyi Műszaki Előírásban azonban személygépjármű-forgalom esetén 6 méter burkolatszélesség esetében is kialakíthatók nyitott kerékpársávok. Az



Útügyi Műszaki Előírás kiemeli, hogy ez a kialakítás forgalomcsillapítás céljával is létesíthető, mely a Belváros esetében fontos cél.

A Kápolna utca Nagykörút és Kiskörút közötti szakaszán ez a kialakítás javasolható, a burkolatszélesség 6 m ezen a szakaszon, a keskeny járdák nem engedik más típusú infrastruktúra létesítését. A jelenlegi átlagos közúti forgalom 5000 Ej/nap körül alakul, az intézkedésekkel ez várhatóan jelentősen csökken. A kialakítás helyi autóbusz-közlekedésre gyakorolt hatása külön vizsgálandó.



69. ábra: Nyitott kerékpársáv kialakítása osztóvonal nélkül személygépjármű-forgalom esetén (Útügyi

A Csongrádi utca kerékpárosbarát átalakítása

A Déli iparterületről, illetve Műkertvárosból érkező Csongrádi utca adja a legjobb belvárosi kapcsolatot. Az utca átlagos forgalma 2000 Ej/nap, amely lehetővé teszi kerékpársávok kialakítását. A burkolatszélesség átlagosan 9-10 méter, az utcában jelenleg kétoldalt parkolósávok vannak felfestve olyan módon, hogy a parkolók többsége belóg a fák közötti területre is. A parkolás egy oldalra korlátozásával kialakíthatók irányhelyes kerékpársávok. Az utcában a parkolási igények a helyszínbemjárások tapasztalatai alapján



70. ábra: A Csongrádi utca lehetséges kialakítása

alacsonyok, így átalakítása jelentős érdeksérelem nélkül megvalósítható lehet. A belvárosi gyalogos-kerékpáros zónához történő kapcsolódás fontos része a fejlesztésnek. A kialakítás részletesen tervezendő mérésekkel (forgalomszámlálás, parkolásfelvétel), az érintettek bevonásával.

Nyíri út Jász utcától befelé eső szakasza

A Nyíri út Jász utcától befelé eső szakaszán nagy gyalogosforgalom tapasztalható a közelben található kórház és más humáninfrastruktúra szolgáltatások miatt. Emiatt ezt a szakaszt **gyalog- és kerékpárúttá** javasolt alakítani. Ehhez a meglévő, elválasztás nélküli létesítmény burkolatának szélesítése szükséges.

A Nagykörút egyes szakaszai

A Nagykörút legtöbb szakasza jelenleg is rendelkezik kerékpáros létesítménnyel, ezek azonban többnyire a korábbi járdák kerékpárúttá minősítésével alakultak ki, burkolatállapotuk és szélességük nem megfelelő. A közvetlenül a Nagykörút mentén vezetett kerékpáros infrastruktúra nem kedvező, a kiemelkedő, átlagosan **10 000 Ej/nap** közötti forgalom, és a jelentős teherforgalom zaj- és légszennyező hatása miatt. Ugyanakkor vannak olyan Nagykörút menti hálózati elemek, melyek fontosak a Belváros, illetve a vasútállomás megközelítése szempontjából. A fentiek alapján a Nagykörút kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztési lehetőségei szakaszonként:

- Batthyány utca - Tizedes utca közötti szakasz: Jelenleg hiányzó szakasz, kiépítésére a meglévő fasor mellett lehetőség nyílik. A Tizedes utcánál rávezethető a Kossuth körút szervízútjára, a Batthyány utcai lámpás kereszteződésnél átvezetés kiépítése szükséges.
- Tizedes utca - Csongrádi utca közötti szakasz: A Nagykörút északi oldalán végig szervízút vezet, mely minimális közúti forgalma miatt alkalmas kerékpáros használatra is. A Mezei utcánál és a Csongrádi utcánál kerékpáros átvezetés kiépítése szükséges.
- Csongrádi utca - Műkerti sétány közötti szakasz: A benzinkút melletti járda szélesítésével gyalog- és kerékpárút kialakítása lehetséges.
- Műkerti sétány - Szolnoki út közötti szakasz: Jelenleg semmilyen kerékpáros létesítmény nem található a szakaszon, pedig hálózati szempontból fontos elem: a déli, délkeleti városrészek kapcsolatát biztosítaná a vasútállomással és az autóbusz-állomással. A kiépítés kapcsán vizsgálandó, hogy a Kuruc körúton, illetve a Nap utcán biztosan szükség van-e a jelenlegi 2x2 sávú közúti kapacitásra, a szakasz **6000-7000 Ej/nap** közötti forgalma ezt nem feltétlenül indokolja, a szűk keresztmetszetet pedig nem a folyópálya, hanem a Szolnoki út körforgalmú és a Műkerti sétány jelzőlámpás csomópontja jelenti. Ha a vizsgálati eredmények nem támasztják alá a 2x2 sávú kialakítás indokoltságát, a jelenlegi útpálya felhasználásával **kerékpársáv** vagy fizikai elválasztással **kerékpárút** alakítható ki, 2+1 sávú közúti kialakítás megtartása mellett.

Halasi út

A Halasi úton jelenleg nem található kerékpáros infrastruktúra. A javasolt létesítmény a Halasi út jelenlegi, **7000 Ej/nap** forgalma miatt külön vezetett kerékpárút. A szükséges hely a felüljárót leszámítva mindenhol rendelkezésre áll, a felüljáró jelenleg felújítás alatt van, kerékpáros infrastruktúra pedig ennek során nem épül. Így a kerékpárút átvezetését máshol kell megoldani, erre javasolt a felüljárótól keletre található, jelenleg spontán kialakult gyalogos-kerékpáros szintbeli vasúti átgázoló kiépítése fénysorompóval, csapórúddal, esetleg kerékpáros aluljáró építése.

5.1.5 A TERÜLETI JELLEGŰ FORGALOMCSILLAPÍTÁSOK FELÜLVIZSGÁLATA, KITERJESZTÉSE

Kecskeméten jelenleg a belvárosban, a Kiskörúton belül – Magyarországon egyedülálló módon – kiterjedt gyalogos-kerékpáros zóna van, mely jól működik, kerékpárral jól járható, a gyalogosokkal való együttélés harmonikusnak mondható. A zóna további fejlesztése, bővítése indokolt és tervezett.

Tervezői oldalról a **legfontosabb javaslat egy, a belvárosra általánosan és egységesen kiterjedő területi forgalomcsillapítás**, azonban ez csak hosszabb távon alakítható ki, ennek tervezetése és társadalmazása időigényes. A Közlekedési Konceptióban vizsgálatra és modellezésre került a Nagykörúton belül egységes 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése, mely a **Belvárost egyértelműen és hatásosan tehermentesíti a közúti forgalomtól, részletes tervezése, társadalmazása javasolt**. A közúti forgalom csökkenése, tempójának közelítése a kerékpáros forgalomhoz egyértelműen pozitív hatással van a kerékpározhatóságra.

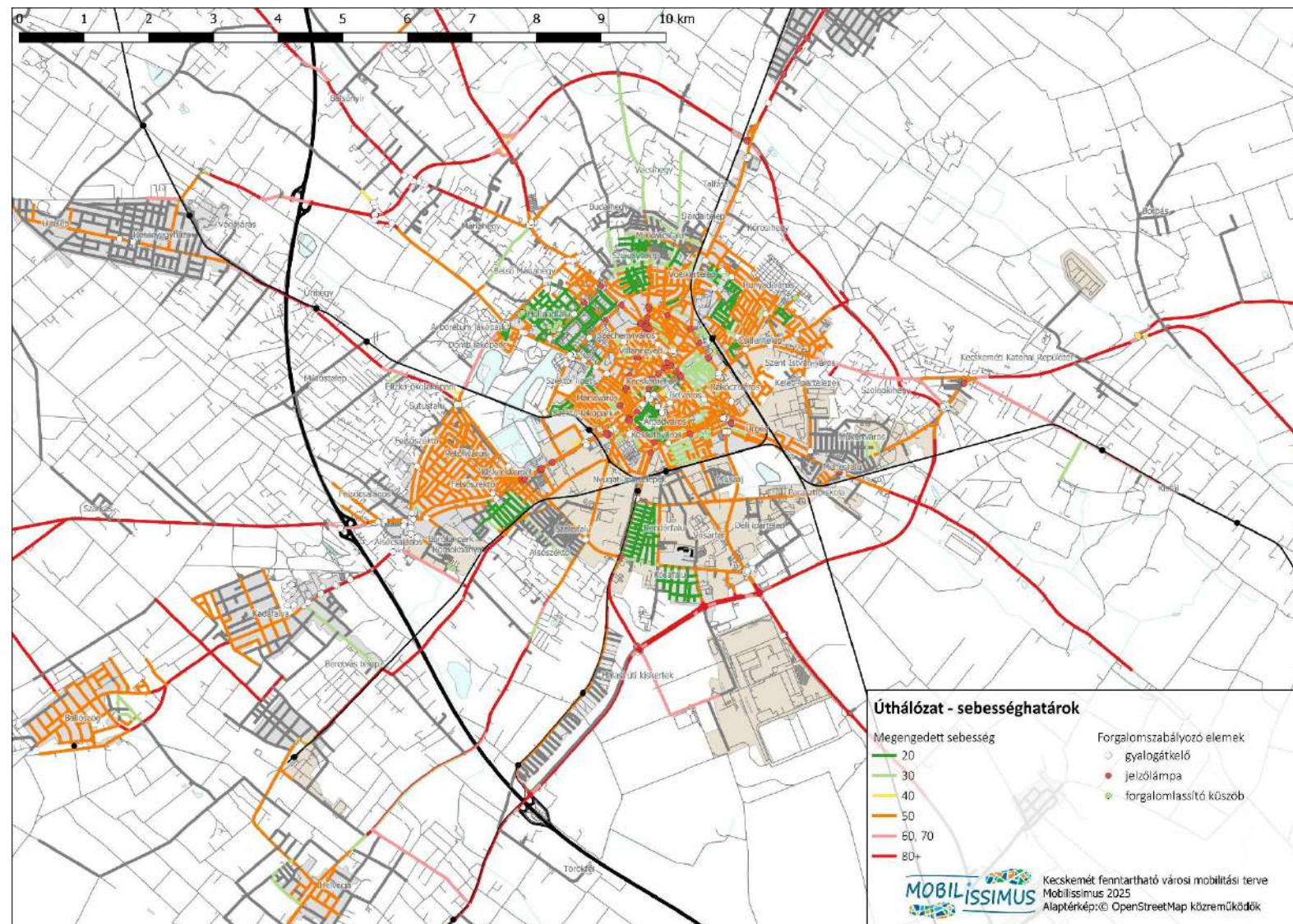
A város nagykörúton kívüli szakaszán 50 km/h a megengedett sebesség a főhálózaton és a gyűjtőutakon. Számos lakóterületen (Széchenyiváros, Hollandfalú, Székelytelep, Rendőrfalu) lakó-pihenő övezetek kerültek kijelölésre, azonban ezt az utcák kialakítása nem mindenhol tükrözi, itt az utcák megengedett sebességhez igazodó átépítése javasolt.

A városban több TEMPO 30 övezet van kijelölve a Vacshegyen, Máriavárosban, Erzsébetvárosban, de még a Nagykörúton belüli területeken is (itt 30 km/óra a megengedett sebesség).

További TEMPO 30 övezetek kialakítása javasolt részletes kerékpáros, forgalmi, parkolási és köztéralkítási vizsgálatok alapján:

- Petőfivárosi belső utcáin
- Hetényegyháza mellékútjai vizsgálandók, TEMPO 30 övezet kialakítása javasolt, ahol ennek a feltételei fennállnak.
- A város fejlesztési területeire a településrendezési terv közlekedési munkarésében koncepcionális javaslatok készültek, amelyekben a forgalomcsillapítás alapvető eszköz volt.

A fenti javaslatok egy városi szintű forgalomcsillapítási terv igényét vetik fel, túlmutatnak jelen terv keretein.



71. ábra: Úthálózat jelenlegi sebességhatárok

5.1.6 A PARKOLÁSI REND ÁTALAKÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI, AZ ÁRUSZÁLLÍTÁS ÉS ÁRUFELTÖLTÉS KONFLIKTUSHELYEI

A parkolás az egyik leginkább megoldást igénylő városi közlekedési probléma, különösen egy olyan autóra épülő városban, mint Kecskemét. Európában ma a parkolás keresletoldali csökkentése a fő cél, ezt egyrészt a fenntartható közlekedési módok térnyerésének támogatásával, másrészt a belvárosi területeken a minőségi közterületek, élhető és élő közösségi funkciók bővítésével, kulturális és közösségi terek létrehozásával, humanizálásával, vagy éppen a közlekedési felületek újraosztásával érik el.

Ma Kecskeméten a parkolás egyértelműen elsőbbséget élvez a kerékpáros igényekkel szemben, sokszor részletesebb ismeretek nélkül, a mindkét mód számára lehetséges megfelelő megoldások vizsgálatáig sem jutnak el a tervek.

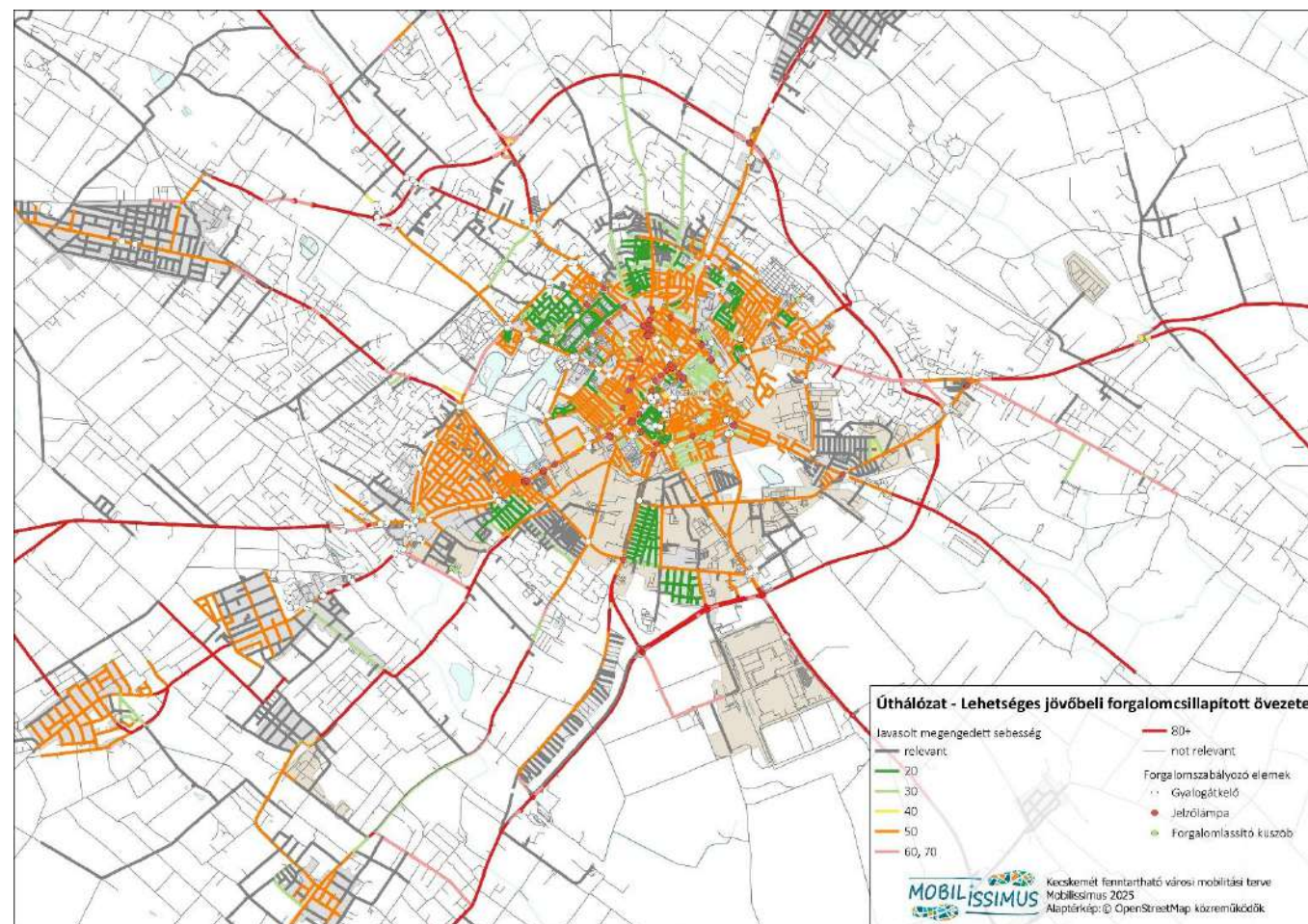
A konfliktusok száma nem ismert, anekdotikus források alapján azonban jelentős lehet, különösen a parkolási és kerékpáros szempontból is kiemelt jelentőségű Belvárosban. Ebben alapvető változást az hozhat, ha a parkolás és a kerékpározás egyenrangúvá válik a tervezés és a döntéshozatal során. Az elfogadott Közlekedési Konceptióban felvázolt belvárosi fejlesztési ív egyértelműen a kerékpárosokat kedvezményezi és alapvető parkolási szigorításokat

javasol középtávon. Ha ezek a lépések megtörténnek, akkor lesz vizsgálható részleteiben, adatalapon, utcaszinten a parkolás és a kerékpározás kapcsolata. A jó megoldások széles körben ismertek, ez nem közlekedésszakmai, inkább társadalmi probléma, számos előítéllettel terhelt mindkét oldalról.

Részletes parkolási és kerékpárforgalmi adatok nélkül a parkolási rend átalakítása nem tervezhető, ilyenek pedig nem állnak rendelkezésre.

Megjegyzendő, hogy a Belvároson kívül is ismertek parkolással kapcsolatos konfliktusok (Reptéri út, Boróka utca). Ezek súlyának értékelése, a problémák feloldása egyedi vizsgálatokat igényel, rutinszerűen nem kezelhető.

Jelenleg a városi szállítási, rakodási rendszer kapcsán nem ismertek konfliktusok, feltehető, hogy ez alapvetően jól működik a városban. A belső városrészekben azonban közismert a parkolási és rakodási helyhiány, ezért hosszabb távon szükséges lehet a rendelkezésre álló szűkös terület tudatos újraelosztása, illetve a városi áruszállítás fenntarthatóbbá tétele. A Belváros szempontjából a rakodási igények kiszolgálása a következő időkben biztosan előtérbe fog kerülni, már csak a tervezett jelentős fejlesztések tükrében is (például buszsáv létesítése, parkolási beavatkozások, lágy közlekedési módok előnyben részesítése, kiskörúton belüli gépjárműforgalom jövőbeli változásai).



72. ábra: Lehetséges jövőbeli forgalomcsillapított övezetek

5.1.7 SZABADIDŐS ÚTVONALAK

Kecskemét kerékpárhálózatában három szabadidős kerékpáros útvonal kialakítását javasoljuk:

A Belváros-Máriaváros szabadidős vonal kialakítása

Ez volna a létrejövő kerékpáros hálózat első eleme, ez kötné össze a Belvárost a máriavárosi szabadidős létesítményekkel (uszoda, stadion, arborétum). Rövid távra javasolt fejlesztés. Az útvonalon a városi látványosságok, szolgáltatások útirányjelzése szükséges.

Nyomvonal: Szabadság tér-Deák Ferenc tér (fejlesztendő átvezetés)-Petőfi Sándor utcai kerékpárút-nagykörúti átvezetés-Dózsa György úti gyalog-kerékpárút (Boldogasszony tér után fejlesztendő)-Dózsa György úti átvezetés a Szent Gellért utcánál (kiépítendő)-Szent Gellért utca (kijelölendő, csillapítendő)-Szent Miklós utca (burkolatcsere szükséges, kijelölés és forgalomcsillapítás)-Tatár sor (kijelölés, forgalomcsillapítás, csomóponti átvezetések)-kapcsolat kiépítése a Csabay Géza körúthoz.

Csukás-ér szabadidős kör Hetényegyházi úti csatlakozással

A Belváros-Máriaváros szabadidős vonalhoz csatlakozik. Nyomvonal: Csabay Géza körúti átvezetés (kiépítendő) - átvezetés a III. Béla körúthoz a vasút mentén (kiépítendő)-Széles közti átvezetés-Csukás-éri csatorna mentén természetközeli útvonal (tájba illesztett, kétirányú kerékpáros forgalomra alkalmas aszfaltburkolat, egyik irányban a víz mentén, másik irányban a Máriahegy út közelében: kiépítendő)-Széles közbe való csatlakozás-Széles közön való visszavezetés a Csukás-éri csatornához (Széles közön biztonságos kerékpáros infrastruktúra kiépítése szükséges).

Rövid távra javasolt fejlesztés. Az útvonalon tájépítészeti szintű fásítás és kapacitív pihenők kiépítése szükséges ívóvízvételezési lehetőségekkel. A kör nyugat felé alapvetően követi a Csukás-ér vonalát, de természetes módon kanyarog, visszafelé kisajátítási szempontból a legkedvezőbb, de továbbra is természetességet sugalló módon kanyargós az útvonal. Az útvonal javasolt hossza mintegy 7 km.

A Hetényegyházi kapcsolat nyomvonal: Csukás-ér-földúti átvezetés a Hetényegyházi úthoz (kijelölendő)-vasúti átvezetés (kiépítendő)-átvezetés a Hetényegyházi úton (kiépítendő)-csatlakozás a Hetényházi úti kerékpárúthoz

A Csabay Géza körút környezetében a kerékpáros kör megvalósításával egyidőben fogadólétesítmény kialakítása javasolt parkolási és tisztálkodási lehetőséggel, kerékpáros szolgáltatásokkal.

Vacsihegyi szabadidős útvonal Katonatelepi kapcsolattal

Ezt a vonalat részben a Vacsihegy-Belváros kerékpáros kapcsolat, részben pedig a Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút (közúti fejlesztésként régóta tervezett, a közlekedési koncepcióban is prioritásként kezelt, kiszabályozott) **kizárólag kerékpáros** összekötése teszi elérhetővé.

A kör javasolt nyomvonal a következő: új körúti szakasz/Hegedűs köz csomópont (kiépítendő)-Hegedűs köz (hangsúlyosan kerékpárosbarát kiépítés, forgalomcsillapítás, burkolatépítés a Gabona utcáig)-földúti vezetés (stabilizálás)-Északi elkerülő feletti híd a Hegedűs köz vonalában-földúti továbbvezetés Talfája irányában (Talfája kapcsolat megadása)-földúti vezetés (stabilizálás megfontolandó)- Északi elkerülő feletti híd a Talfája köz vonalában-földúti vezetés a Vághegyig (stabilizálás szükséges)-Talfája köz (hangsúlyosan kerékpárosbarát kiépítés, forgalomcsillapítás, egyes szakaszokon a burkolat javítása, csomóponti átvezetések)-Nagy Lajos király út (átvezetés kiépítése és kerékpárúti kapcsolat megadása)

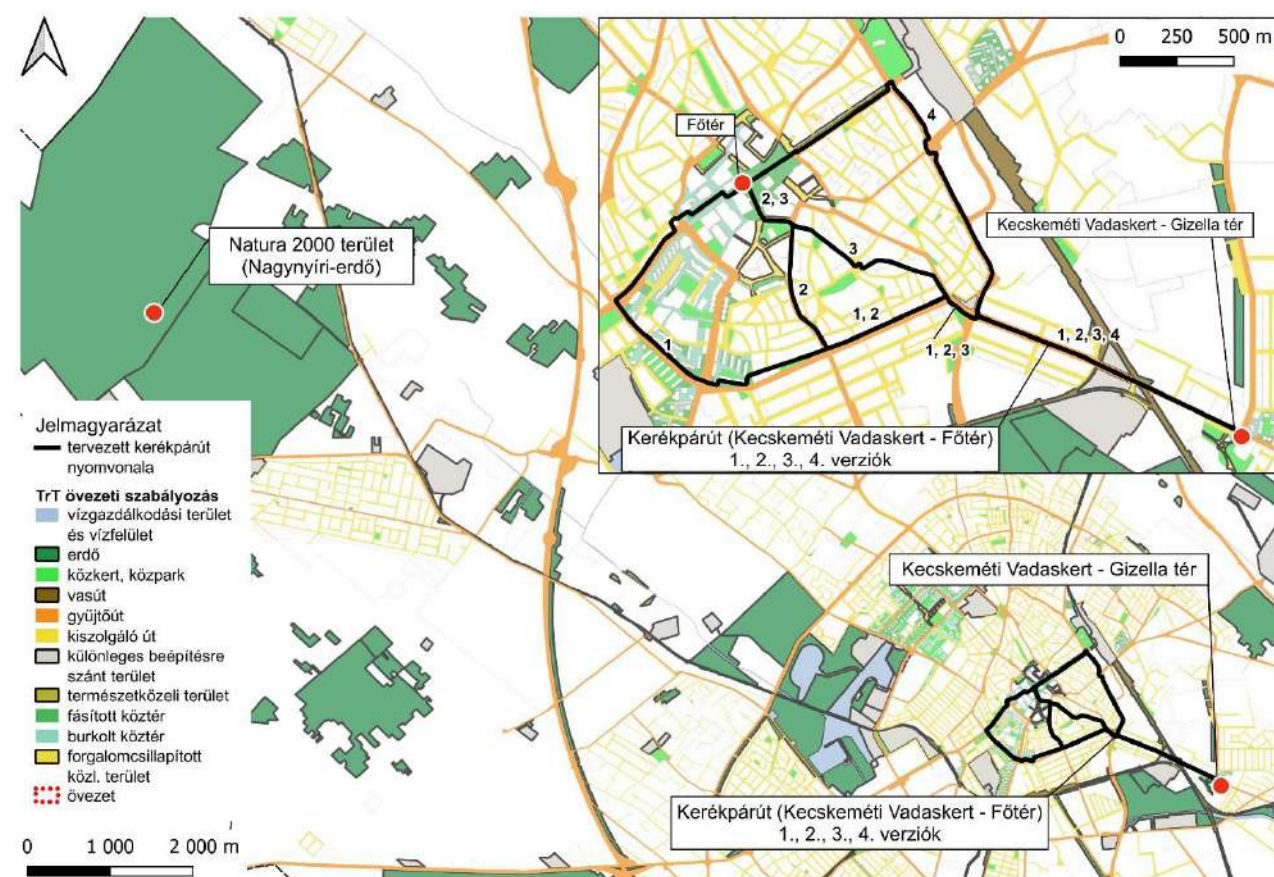
A Katonatelepi kapcsolat nyomvonal: Hosszúnyelű utca-Katona Zsigmond utca-csatlakozás a kiépített átvezetéshez és a Nagykőrösi kerékpárúthoz

Középtávra javasolt fejlesztés, szükséges a minőségi megközelítés kiépítése is (Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút **kizárólag kerékpáros** összekötése). Az útvonalon tájépítészeti szintű fásítás és kapacitív pihenők kiépítése szükséges ívóvízvételezési lehetőségekkel. A kör meglévő földutak vonalát követi. Az útvonal javasolt természetközeli hossza mintegy 15 km.

Az útvonal megfelelő kiépítés esetén részben alternatívája lehet a Ceglédi úti elemnek.

Műkertvárosi kerékpárút

A Műkertvárosban elhelyezkedő szabadidős létesítmények elérhetősége, kerékpáros megközelíthetősége végett javasolt egy szabadidős útvonalat tervezni ezen városrész irányába is. A kerékpárutak lehetséges nyomvonalait a 73. ábra mutatja.



73. ábra: Műkertváros szabadidős kerékpárútvonal lehetőségei



5.1.8 A BALESETI GÓCOK, BALESETVESZÉLYES KIALAKÍTÁSOK MEGSZÜNTETÉSE

A helyzetértékelés és a baleseti adatok egyaránt arra utalnak, hogy a városban több olyan közlekedési csomópont és útszakasz található, amelyek kerékpáros közlekedésbiztonsági szempontból fokozott figyelmet igényelnek:

Juhász utcai vasúti átgázló

A Juhász utcában nem található kiépített kerékpáros infrastruktúra, az idáig húzódó kijelölt nyitott kerékpársáv a vasúti átgázlótól északra véget ér. Fontossága megkérdőjelezhetetlen, mivel a párhuzamos útvonalakon, így a Halasi úton és az 5. sz. főúton is veszélyes (utóbbin tiltott) a kerékpározás, így egyedül ez az útvonal tudja jelenleg biztosítani a belváros és a déli iparterületek kapcsolatát. A baleseti gócpont megszüntetésében az alternatív útvonalak (például az 5. sz. főút mentén kerékpárút kiépítése) mellett a vasúti átgázló fejlesztése, valamint figyelemfelhívó és szemléletformáló kampányok is szerepet kaphatnak.

Március 15. utca

A Március 15. utcában számos kerékpáros baleset történt a vizsgált időszakban, mely a kerékpárút leromlott állapotának és kedvezőtlen vonalvezetésének is köszönhető. A kerékpárút szélessége nem megfelelő, a közúti forgalomtól nincs kellően elválasztva (számos parkolóhely megközelítése csak a kerékpárúton keresztül lehetséges), illetve problémát jelentenek a szegélyeknél kialakított meredek rámpák. Javasolt a jelenlegi kerékpárút átvezetéseinek a rámpák átépítése süllyesztett szegélyekké, a kerékpárút burkolatfelújítása és szélesítése, valamint az autókereskedés előtt parkolásgátlók kiépítése.

Boróka utca - M5 autópálya felüljáró

A kerékpárút jelenleg az M5 autópálya felüljárójának mindkét végén véget ér, így jelentős hálózati szakadást jelent. A közelmúltban a közútra sebességkorlátozást és kerékpárosokra figyelmeztető veszélyt jelző táblát helyeztek ki, azonban ez nem tűnik elégségesnek a balesetveszély megoldásához. Az 5.1.4 fejezetben részletesen kifejtésre kerültek a lehetséges fejlesztések.

Izsáki út

Az Izsáki úton a közelmúltban történt jelentős fejlesztések keretében (melyek eredménye még nem látszódik a konfliktustérképen és a baleseti statisztikákon) többnyire megfelelő minőségű kerékpárutak épültek, melyek színvonala a küszöbök javításával és a buszvárók átalakításával tovább emelhető. 2025-ben már csak a Vízmű utca és a Nyugati körút közötti szakasz nem megfelelő, itt elsősorban a keskeny, rossz minőségű burkolat jelent balesetveszélyt, felújítása, szélesítése időszerű.

Ceglédi út - Bethlen körút csomópont

A Ceglédi út - Bethlen körút csomópontban a helyzetfeltárás, a helyszíni bejárások, illetve a konfliktustérkép alapján hangsúlyosan jelent meg a Kaszap utcára történő kerékpáros átvezetés, mint fontos belvárosi összeköttetés hiánya. A jelenlegi gyalogátkelők kismértékű átalakításával, szélesítésével, kerékpáros átvezetés felfestésével, a szegélyek süllyesztésével a balesetveszélyes közlekedési helyzet megoldható.

Bethlen körút - Vacsi köz csomópont

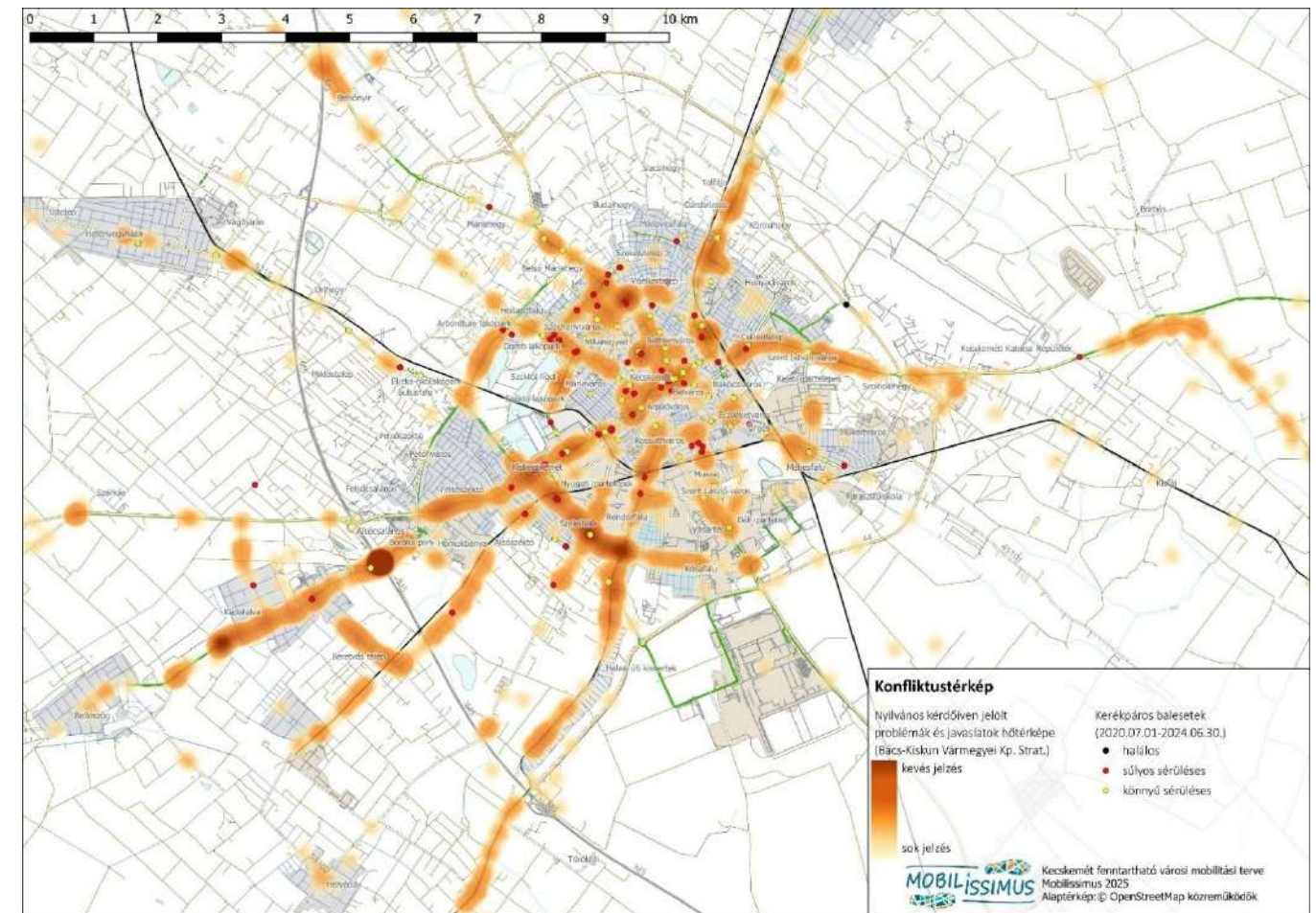
A Vacsi köz - Bethlen körút csomópontban gyalogátkelőhely és kerékpáros átvezetés kiépítését javasoljuk, ezzel lehetővé téve a biztonságos átjutást a Bethlen körút déli oldalára, mely jelenleg csak jelentős kerülővel oldható meg. Ezen kívül javasolható még a jelenlegi járdán vezetett kerékpárutak szélesítése, kerékpáros útirányjelzések létesítése táblák és útburkolati jelek formájában.

Nyíri út

A Nyíri út belső szakaszán valószínűleg nem megfelelő létesítménytípus-választás történt; a kórház közelsége miatt a Jász utca – Nagykörút szakaszon folyamatosak a gyalogosok és kerékpárosok konfliktusai, így a jelenlegi elválasztás nélküli kialakítást javasolt gyalog- és kerékpárúttá, esetleg a közút szélesítésével kerékpársávokká alakítani.

Szolnoki út

A Szolnoki úton a korábbi járda helyén kerültek kijelölésre a kerékpárutak, melyek a konfliktustérképen és a baleseti statisztikákban is kiemelten megjelennek, ezek fejlesztése TOP Plusz forrásból valósulhat meg a közeljövőben. A beruházások felszámolják a hálózati szakadásokat, csatlakoznak a meglévő kerékpáros létesítményekhez.



74. ábra: Kecskemét kerékpáros konfliktustérképe

Könyves Kálmán körút

A Könyves Kálmán körúton jelenleg nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, a szükséges hely mindenhol rendelkezésre áll. A tervek készen állnak, a Versenyképes Járások programban pályázatra leadásra kerültek.

Ladánybenei út autópálya átvezetése

A Ladánybenei úti felüljáró a Boróka utcai felüljáróval megegyező kialakítással rendelkezik, viszont ezen út közúti forgalma sokkal alacsonyabb, átlagosan 2500 Ej/nap. A kifejtett sebességek ugyanakkor jóval magasabbak, mivel az

út a felüljáró mindkét végén lakott területen kívül folytatódik. Az 5.1.4 fejezetben tervezésre kerültek az átvezetési lehetőségek.

5.1.9 KERÉKPÁRPARKOLÁS

Jelenleg is számos kerékpártámasz található Kecskeméten, ezek minősége és mennyisége azonban néhol nem megfelelő, ezért javasolt a kerékpárparkolási lehetőségek programszerű minőségi és mennyiségi fejlesztése.

Ennek első lépése a meglévő támaszok felmérése, az elavult vagy rossz minőségű támaszok külön jelölésével. Javasolt a városban egységes, minőségi támaszok alkalmazása, ami jól tesz a városképnek és a használók is értékelik. Erre vonatkozóan az első lépések már megtörténtek. Fontos az igények, a foglaltság és annak időbeli változásának felmérése is.

Az újonnan épülő létesítményeknél a kerékpáros kapcsolat és a kerékpártámaszok méretezett, modulárisan bővíthető kialakítását javasoljuk.

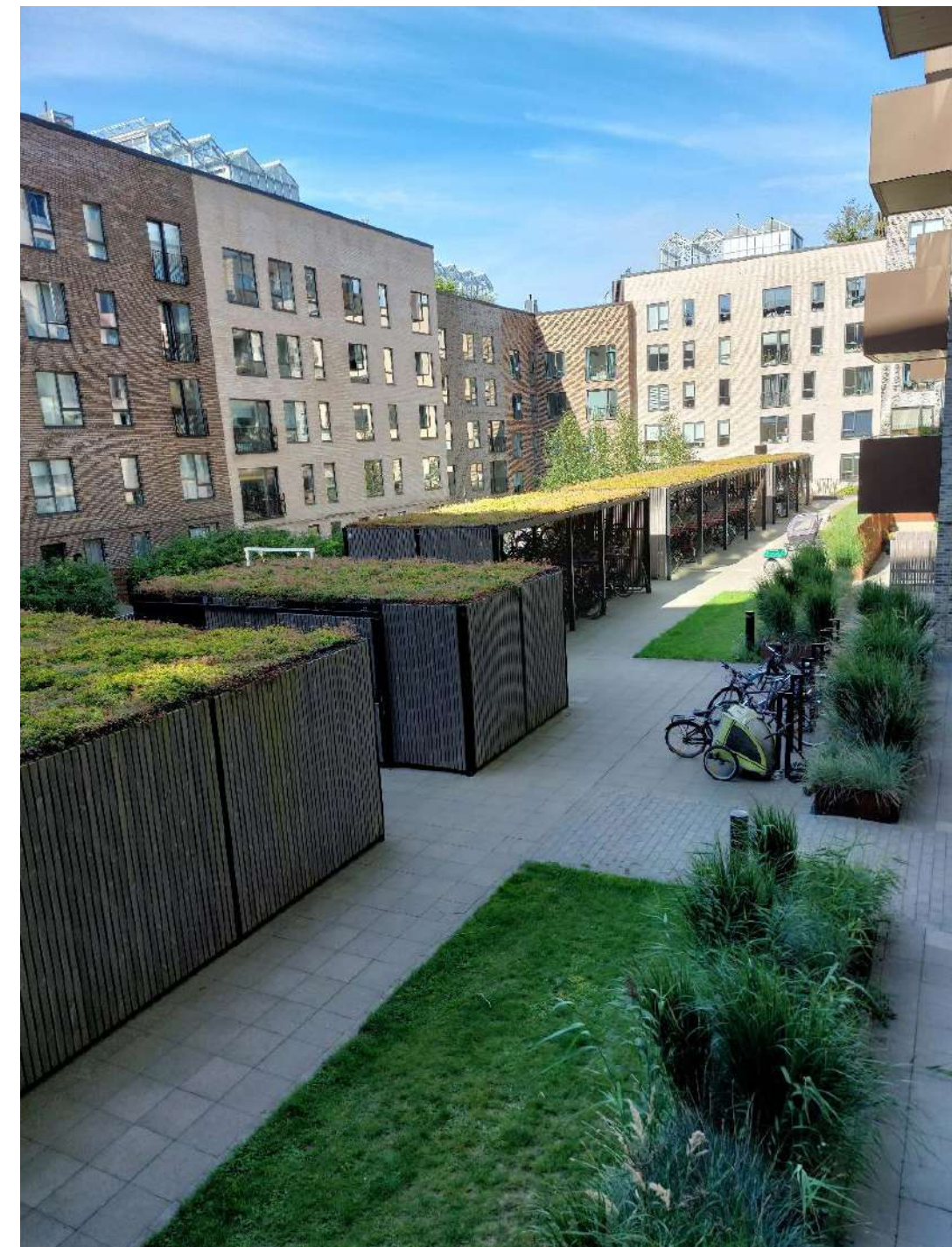
A társasházakban és az újonnan beépített területeken már a tervezés során gondolni kell a megfelelő számú és méretű tárolóhelyiségről (ez a HÉSZ-ben kezelhető), és azok megfelelő megvalósításának ellenőrzéséről is.

A lakótelepi területeken érdemes egy felmérés segítségével meggyőződni arról, hogy vannak-e kerékpártárolási lehetőségek (a lakótelepek ilyen szempontból sokszor rosszul kialakítottak), és ha ez hiányzik, akkor gondoskodni kell a pótlásról.

A kerékpárparkolás fejlesztése folyamatos feladat, amihez rendszeres, éves finanszírozást javasolt rendelni. Olyan kerékpártámasz-telepítési program meghirdetését javasoljuk, mely az igények rendszeres felmérésére alapozva ütemesen lehetőséget biztosít új kerékpárparkolók létesítésére, helyszínenként jellemzően 2-5 kerékpártámasz (4-10 férőhely) erejéig.

Részletesen fel kell mérni a vasútállomások, buszpályaudvarok, megálló körüli, a kerékpáros átszállást, parkolást segítő infrastruktúrát.

A kerékpártárolók létesítése során figyelembe kell venni az ÚME 7. fejezetében leírtakat. A kerékpártárolókkal kapcsolatos műszaki elvárások - jól megközelíthető, a célponthoz gyalogosan minél közelebb elhelyezett, biztonságos (jól látható helyen levő, a kerékpár vázának megtámasztását és lakattal történő lezárását lehetővé tevő) kerékpárparkolók egymástól és a környező objektumoktól a használhatóság érdekében megfelelő távolságra elhelyezett támaszokkal) - jellemzően megegyeznek a B+R parkolókra vonatkozókkal. Zárható, fedett kialakítás és kamerás megfigyelés elsősorban a hosszabb idejű tárolás (például munkahelyi, iskolai, állomásokon lévő kerékpárparkolók, lakótelepek) esetén szükséges, a rövid idejű ügyfélparkolók esetén a gyors, akadálytalan hozzáférhetőség a meghatározó.



75. ábra: Példaértékű kerékpártároló Dániában, a kerékpártárolás két szinten történik, a tetőn természetes növényzet kapott helyet



5.1.10 MULTIMODALITÁS

A vasútállomáson nagyszámú kerékpártámasz van, ezek száma bővítendő. Megfelelő minőségű B+R tárolóvá akkor válnak, ha kamerás megfigyelésük és eső elleni védelmük is biztosított lesz. Ebben a tervezett IMCs hozhat alapvető változást, de az átmeneti időszakra is érdemes lehet fejleszteni. A vasútállomáson az átmeneti időszakra létrehozni tervezett zárt kerékpártároló biztató megoldásnak látszik.

Kecskemét vasútállomásra nem vezet kerékpáros infrastruktúra, ugyanakkor az előtte található park alkalmas a kerékpáros forgalom biztonságos lebonyolítására, a Belváros felé pedig a Rákóczi úti csomópontban lehet biztonságosan átjutni. Ezzel együtt érdemes lenne ezt a vonalat is biztosítani, jelezni. A tervezett IMCs-hez is szükséges a kerékpárosok oda- és elvezetése.

A Közlekedési Koncepció Hetényegyháza, Katonatelep és Méntelek vasúti megállóhelyeken javasolja első körben módváltó helyek kialakítását, ezek közül Katonatelep és Méntelek esetében elsősorban a gyalogos és kerékpáros módváltás lenne a fókusz. A legfontosabb átszállási pont a vasútra Kecskemét esetében ezzel együtt a szomszédos települések vasútállomásain van, így a koncepcióban javasolt térségi együttműködés ebben hatékony lehet.

Kecskeméten az egyébként vármegyeszerte megszokott buszmegállókhöz kiépült kerékpártárolók már megjelentek Kadafalván és Ménteleken, ezek számának növelése fontos. A helyközi autóbuszokat használók számára a Budai utcán és a Katona Gimnázium előtt is javasolt támaszok telepítése.

5.1.11 KERÉKPÁRMEGOSZTÓ SZOLGÁLTATÁS

Az egyre népszerűbb megosztott mikromobilitási rendszereket Európa számos városában megtaláljuk. Ezek lehetnek megosztott kerékpáros, megosztott elektromos kerékpáros rendszerek vagy megosztott e-roller rendszerek. A 2010-es évek óta virágzó közlekedési mód sok közlekedésbiztonsági és szabályozási kérdést vet fel, a szolgáltatók igyekeznek ezekre válaszokat adni. Egyre inkább a free-floating rendszerek nyernek teret, amelyek nem rendelkeznek gyűjtőállomásokkal. Ez rendezetlen, balesetveszélyes városképet eredményezhet, amire már vannak jó megoldások. A megosztott elektromos rollerszolgáltatás bevezetése Kecskeméten nem prioritás.

A közbringarendszerek hozzáférési technológiai különbözőek lehetnek a pénzügyi keret és a rendszer méretének függvényében, de az utóbbi időben elterjedt rendszereknél rendszerint személyes azonosításon alapulnak. A közbringarendszerekben használt kerékpárok eltérő minőségűek, általában közös jellemzőjük a robosztus felépítés, az egyedi kinézet, az azonos méret, a reklámfelületek és a lakat, mint tartozék megléte. Ezek a jellemzők a tartósságot (robosztusság), a rongálásoknak és a lopásoknak való ellenállóságot (egyeti kinézet, lakat), valamint a fenntartási költségekhez való hozzájárulást (reklámfelület) szolgálják. A rendszer üzemeltetői lehetnek bankok, reklámcégek, iparvállalatok, közlekedési vállalatok, önkormányzatok, civil szervezetek.

Kecskemét esetében a rendszer szolgáltatásait várhatóan elsősorban a vonzáskörzetből érkezők, az egyetemisták, valamint a turisták vennék igénybe. Ennek megfelelően a kapcsolódó infrastruktúrát elsősorban a közlekedési csomópontokban, az Egyetem környékén, forgalomgeneráló létesítmények közelében, valamint a turisztikai látnivalók környékén érdemes kialakítani.

A közbringarendszerek közösségi közlekedéssel való integrálása elősegíti az intermodalitás fejlődését. Ennek érdekében a tervezett intermodális központ esetében nem csupán a rövid- és hosszú távú kerékpártárolásra kell kitérni figyelmet fordítani, hanem a kerékpáros közlekedési rendszer kiépítése esetén a gyűjtőállomás(ok) kialakítására is.

A sikeres megosztott kerékpáros rendszer alapfeltétele a fenntarthatóság, amelynek aspektusait a következő kategóriák mentén lehet összefoglalni:

Kerékpárosbarát városi közlekedési infrastruktúra megléte:

- Kerékpárosbarát közúthálózat és annak megfelelő színvonalú üzemeltetése
- Kerékpárosbarát intézkedések, csomóponti fejlesztések a gépjármű- és gyalogosforgalommal való találkozási pontokon
- Gyűjtőállomások megfelelő elhelyezése, különösen a közösségi közlekedés megállóinak közelében
- Leadási és/vagy felvételi pontok kijelölése free-floating rendszerek esetében

Hozzáférhetőség:

- Könnyű hozzáférés időben és térben
- Egyszerű regisztráció
- Sűrűn elhelyezkedő gyűjtőállomások, megfelelő számú kerékpár és üres dokkolóállás
- Meghibásodott kerékpárok gyors javítása
- Hosszú üzemidő

Biztonság:

- A közbringarendszerek bevezetésével a megnövekedett kerékpáros forgalomhoz képest a balesetek száma rendszerint nem emelkedik („safety in numbers”). Ennek megfelelően a relatív adatok (baleset szám/1000 utazás) értékelése szükséges az abszolút számok helyett.
- A gyűjtőállomások helyét nagy körültekintéssel kell megválasztani. A gyűjtőállomások kialakítása során figyelembe kell venni az egyéb közlekedési módok igényeit is.
- Kerékpárok láthatósága és biztonságos működése (lámpák, fékek stb.) alapvető.

A kerékpárok és a gyűjtőállomások:

- A kerékpároknak elég robosztusnak kell lenniük ahhoz, hogy jól viseljék a vandalizmust, valamint lopásállók legyenek
- A kerékpároknak jól megkülönböztethetőnek és könnyen felismerhetőnek kell lenniük a forgalomban.

Finanszírozási modell

A megfelelő finanszírozási modell a hosszú távú siker kulcsa. Két szempontot kell figyelembe venni: a helyi önkormányzat ambícióit és a rendszernek a város méretéhez igazítását. Ennek függvényében lehet nemzetközi mikromobilitási megosztással foglalkozó vállalatokat felkérni vagy helyi szervezetekre bízni ezt. A független szolgáltató által biztosított rendszer előnye, hogy a városi közlekedésszervezőknek nem feladatuk az eszközparkot fenntartani, így nem ró akkora terhet a településre.

Technikai és gyakorlati integráció más közlekedési módokkal

A közbringa és más közös használatú rendszerek (közösségi közlekedés, autómegosztás, P+R) integrálása a regisztráció, használati díj, közös okoskártya (például Kecskemét Kártya) tekintetében lehetőséget ad a felhasználónak, hogy kombinálja ezeket a lehetőségeket.

Az új információs és kommunikációs technológiák használata is fontos: az állomások geolokációja mobil eszközzel, átszállási lehetőségek, valós idejű utazási idő számítása, mobilfizetés stb. Ezek a technológiák inkább a nagyobb rendszereknél rentábilisak, bár van arra is példa, hogy kisméretű rendszerek használnak mobiltechnológiát.

Újraelosztás

A nagyobb forgalmú gyűjtőállomásokon felhalmozódó vagy éppen elfogyó kerékpárok pótlása fontos a szolgáltatás folyamatosságához és a kialakuló igények kielégítéséhez. Az egyes gyűjtőállomások kihasználtsága napi szinten is változhat attól függően, hogy kiinduló- vagy célállomásként funkcionál az adott állomás.

Hazai példák

A közbringa rendszerek az elmúlt 10 évben rengeteg fejlesztésen és bővítésen mentek keresztül, így a budapesti MOL Bubi rendszer a kezdeti 76 dokkoló állomás és 1100 kerékpár helyett már 200 állomással és több, mint 2400 járművel működik.

A jelenlegi Bubi 2.0 verzió 2021-ben került bevezetésre a COVID járvány után, amikor is jelentősen emelkedett a megosztott mikromobilitási eszközt használók száma. Ezt a járvány hatásain túl többek között a kedvező bérlet ár és a folyamatosan fejlesztett eszközpark eredményezte. 2021 májusától 2021 júliusáig 365 ezer kölcsönzés történt²⁵, ami meghaladja az azt megelőző év teljes kölcsönzésszámát. A következő fejlesztés 2026-tól várható, ekkor vezetik be a Bubi 3.0-át.

Szegeden 2022-ben indított megosztott kerékpáros rendszert a Lime. Így a szegedi eszközpark fenntartása nem a helyi önkormányzatot terhelte, hanem egy külsős céget. A kezdeti free-floating (gyűjtőállomás nélküli) rendszer azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, így 2023-ban kialakításra kerültek területek, ahol le lehet adni és fel lehet venni az eszközöket. Hasonló elven működik a székesfehérvári rendszer is. A pécsi rendszer 2025 nyara óta nem üzemel, mivel a 2019-ben indult rendszer, ami a PécsiKe nevet viselte, karbantartás hiánya miatt sokat veszített a minőségéből, és az eredeti üzemeltető átadta egy helyi elektromos roller megosztó rendszert fenntartó cégnek, akik közlekedésbiztonsági okokból határozatlan ideig szüneteltetik a rendszert.

5.1.12 KERÉKPÁROS ÚTIRÁNYJELZŐ TÁBLARENDSZER

A városban távlatban is a helyi kerékpározás fog dominálni, ezért a kerékpáros útirányjelző táblarendszer általánosan kevésbé tűnhet fontosnak. Azonban a hálózat kiépülésével és különösen a településközi kapcsolatok, illetve a külterületi szabadidős útvonalak megjelenésével az alkalmi és a nem helyi kerékpárosok száma és aránya is jelentősen megnőhet, ezért az útirányjelző táblarendszert minden új hálózati elem belépésekor ki kell egészíteni. A hálózatfejlesztéshez kapcsolódóan, ütemezetten az alábbi főbb jelző célpontok feltüntetése javasolt:

- Belváros
- Szomszédos települések (Ballószög, Helvécia, Nagykőrös)
- A várostesttől elkülönülő városrészek (Hetényegyháza, Katonatelep, Méntelek)
- Vasútállomások, buszállomások
- Az egyes városrészek (Széchenyiváros, Hunyadiváros, Műkertváros, Homokbánya például),
- Nagyobb bevásárlóközpontok (Tesco, Auchan stb.)
- Jelentősebb külterületi célpontok: ipari parkok, sportközpont, Mercedes gyár
- Szabadidős célpontok (például Benkó Zoltán Park)
- javasolt megfontolni a kerékpáros szolgáltatások kijelzését is, így a létező vagy tervezett szervízpontok, tárolók, szervízek, pumpapálya stb. megjelenítését az útirányjelzéseken.

Stratégiai döntés, hogy mind a helyiek által használt célpontok, mind a szabadidős célpontok és kerékpárosvonalak jelzése egy rendszerben, egységesen valósuljon meg, illetve a táblán megjelenítendő tartalmak lehetőségei, a főbb jelző célpontok azonosítása is döntési pont.

Az új típusú útirányjelző táblák a „Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés” című dokumentumban megfogalmazott elvárásoknak megfelelően kerülhetnek kialakításra. Az arcuati alapvetés célja az öt különböző mód (természetjárás, kerékpározás, vízitúrázás, lovaglás és vitorlázás) útbaigazító és információs tábláihoz segítséget nyújtani, hogy egységes megjelenítésük, legyártásuk biztosított legyen. Az alábbiakban látható néhány, a dokumentumban szereplő példa, köztük az EuroVelo jelzés is:



76. ábra: A Bejárható Magyarország útbaigazító táblarendszer elemei

²⁵ BKK – Minden várakozást felülmúlt a MOL Bubi első két hónapja (2021. augusztus)



5.2 SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR

A Közlekedési Koncepció határozott javaslatot tett a város közlekedési intézményrendszerének megerősítésére, fókuszálására. E szervezetfejlesztési munka keretében a kerékpározással kapcsolatos teendők ideális helye és erőforrásigénye is tervezhető az alábbiak szerint.

5.2.1 KERÉKPÁROS KOORDINÁCIÓ

Alapvető fontosságú, hogy a kerékpározással kapcsolatos fejlesztéseket és működést egy felelős szervezet vagy személy felügyelje gondos gazdaként, a feladatok megosztása esetén szoros együttműködésben és az adatok megosztásával. Ennek érdekében javasolt:

- Kerékpározással foglalkozó szereplők együttműködésének intézményesítése és rendszeressé tétele például évente legalább kétszer ülésező „kerékpáros kerekasztal” vagy „kerékpáros munkacsoport” felállításával.
- A kerékpáros fejlesztések és a működés koordinációja szempontjából célszerű települési vagy térségi szinten egy kerékpáros referens megbízása (ha nem is teljes munkaidős formában), aki a fejlesztések megvalósítását, a szemléletformáló és egyéb kísérő tevékenységeket felügyeli, és szervezi a különböző szereplők együttműködését. Fontos feladata a kerékpározás szempontjainak képviselése minden más fejlesztés során is, ezért a (városi) kerékpározásban szerzett tapasztalat előnyt jelent.

5.2.2 INFRASTRUKTÚRA FENNTARTÁSA ÉS ÜZEMELTETÉSE

A kerékpáros infrastruktúra (elsősorban közutak, kerékpárforgalmi létesítmények, útirányjelző rendszer, pihenőhelyek) fenntartása és üzemeltetése fontos szerepet játszik abban, hogy a kerékpárforgalmi hálózat hosszú távon jól használható és vonzó tudjon maradni. Ennek biztosításához az alábbi feladatok ellátása szükséges:

- Az infrastruktúra tervezése és kialakítása során törekedni kell a fenntarthatóságra. Jó minőségű kialakításra van szükség, figyelembe véve például a gyökérfelnyomódások megelőzését is.
- Egységes forgalomtechnikai gyakorlat kell, legyen szó önkormányzati, vagy a Magyar Közút kezelésében lévő kerékpárforgalmi létesítményről. Amennyiben azonos, vagy hasonló szituációkkal találkozhatnak a közlekedők, úgy növekedhet a közlekedés biztonsága. Ennek megfelelően szükséges a meglévő forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata és a korszerűtlen elemek folyamatos cseréje.
- A kerékpárforgalmi hálózat bővülését le kell követnie az üzemeltetési kapacitás bővítésének: szükséges a megfelelő gépi állomány és munkaerő biztosítása, illetve az üzemeltetéshez szükséges források folyamatos rendelkezésre bocsátása minden érintett kezelőnél.
- A kerékpáros létesítmények állapotának folyamatos nyomon követése és ez alapján a közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzet jelzése a fenntartó részére önkéntes útről szolgálat bevezetésével is segíthető.²⁶ Érdemes a helyi civil szervezetek időszakos (eseti és ütemezett) véleményét kérni az útvonalak állapotáról. Megfontolás kérdése, hogy a fenntartó felvállalja-e a nyilvános bejelentés lehetőségét, például

internetes vagy mobil alkalmazás segítségével (célszerűen meglévő és közismert platform, pl. Járókelő.hu²⁷ használatával). Fontos feladat a bejelentett probléma elhárításának követése és visszajelzése a bejelentő, illetve a használók felé.²⁸

- A jelentősebb burkolathibákkal rendelkező szakaszokon a felújításig táblázással kell felhívni a használók figyelmét a problémákra.
- Be kell avatkozni (ellenőrzéssel vagy akár forgalomtechnikai módosítással) azokon a helyeken, ahol a szabálytalan használat (például kerékpárúton parkolás) rendszeresen előfordul.
- További feladat a kijelölt, illetve kijelölendő útvonalhálózat, esetlegesen megszüntetendő, módosítandó vagy újonnan kijelölendő útvonalak koordinálása, valamint az útirányjelző és információs rendszer gondozása, naprakészen tartásának koordinálása.

5.2.3 KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEKKEL KAPCSOLATOS FELADATOK

A kísérőintézkedések közé tartozhatnak az alábbiak:

- A kerékpáros adatgyűjtés koordinálása
- A szemléletformáló tevékenységek koordinálása, szervezése, a célok érvényesülésének biztosítása
- Az események, rendezvények szervezése, illetve koordinálása
- Túralehetőségek, túraajánlatok megfogalmazása, kidolgozása és terjesztése

A kísérő intézkedések megvalósítása jelentős részben a kerékpáros referens feladata lehet.

²⁶ Az úttellenőri szolgálat konkrét leírását az 5/2004 GKM rendelet mellékletének 4. fejezete taglalja http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=83046.114721

²⁷ <https://jarokelo.hu/>

²⁸ Önkéntes kerékpáros útről szolgálat I. – Útmutató a szolgálat kialakításához, működtetéséhez. KETOSZ, online elérhetősége: <http://www.ketosz.hu/index.php/dokumentumtar/szakmai-dokumentumok>

5.3 RENDSZERES KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS BEVEZETÉSE

A jelenlegi mérőhálózat megítélése

Kecskeméten és vonzáskörzetében jelenleg 3 ponton mérik rendszeresen (évente) a kerékpáros forgalmat, melyek 2025. január 1. és október 31. között az alábbi forgalmakat mérték:

- Ceglédi út, Katonatelep: 1531 kerékpár (az adat valószínűleg pontatlan, a mérőállomás korlátozottan szolgáltat adatokat)
- 5-ös főút, Mercedes gyár előtt: 40 160 kerékpár
- 44-es főút, Nyárlőrinc: 6 986 kerékpár

Látható, hogy a jelenlegi automata mérőhálózat az országos közutakra korlátozódik, és ott sem elég sűrű, az adatok ráadásul sokszor pontatlanok, mert a legtöbb mérőállomás adatszolgáltatása nem folytonos. Pozitívum, hogy a jelenlegi kerékpáros forgalomszámláló helyszínek és az összesített eredmények publikusan megtekinthetők, részletesebb adatok megismerésére azonban csak regisztráció után van lehetőség.²⁹

Javasolt mérőhálózat

Belvárosi forgalomfigyelő okoskamera-rendszer

A város régóta tervezi a Belvárosban forgalomfigyelő okoskamera-rendszer kialakítását, amely a kerékpárosok számlálására is alkalmas lehet. Ebben eddig megvalósítási lépések nem történtek. A rendszer kiépítésével pontos kerékpárforgalmi adatok állhatnak rendelkezésre a teljes Nagykörúton belüli területről, mely pontos elemzést, kiértékelést tesz lehetővé. Ennek megvalósítása egyértelműen javasolt, a rendszer kiépítése során kiemelt figyelmet kell fordítani a kerékpáros adatgyűjtési lehetőségekre.

További adatgyűjtési helyszínek

A kerékpáros mérőpontokat a legforgalmasabb kerékpáros útvonalak mentén érdemes kialakítani:

- A belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna fő kerékpáros bejáratai (a gyalogosok számlálása is javasolt)
- Gyalogos-kerékpáros aluljárók
- Izsáki út
- III. Béla körút
- 5. sz. főút 54. sz. főúttal való csomópontjától északra
- Ladánybenei út
- Hetényegyházi út
- Akadémia körút
- Irinyi utca
- Nyíri út
- Mezei utca

- Műkerti sétány
- Szolnoki út
- Ceglédi út az északi elkerülőtől délre
- 44. sz. főút melletti kerékpárút a repülőtér környezetében
- Ezeken túl az újonnan épített vagy felújított kerékpáros infrastruktúra kulcspontjain javasolt automata kerékpáros forgalomszámlálók telepítése (szabadidős elemek, Halasi út, Budai út, Csongrádi utca, Bem utca)

Ezekkel a mérőpontokkal lefedhetők a főbb kerékpáros irányok, így a kerékpáros forgalom folyamatosan figyelemmel kísérhető, az egyes városrészek közlekedési munkamegosztása részletesebben feltérképezhető.

Ezek mellett fontos, hogy az újonnan épített kerékpárutak mellett kialakításra kerüljenek kerékpáros mérőállomások is. Az egyes kerékpáros forgalomszámláló berendezések típusait a 4.4 fejezetben ismertettük.

Feldolgozás és közzététel

A kerékpáros forgalomszámlálás eredményeinek feldolgozása automatizálható folyamat, megfelelő felprogramozás esetén könnyen előállíthatók az adatokból olyan grafikonok, ábrák, melyek jól mutatják a kerékpáros közlekedés trendjeit, az idősoros adatok hosszabb távú tendenciákat is jelezhetnek.

A forgalomszámlálás eredményeit érdemes publikusan elérhetővé tenni, erre megfelelő felület az önkormányzat honlapján egy aloldal, ahol a kerékpáros forgalomszámlálás mellett a közúti forgalom, illetve a közösségi közlekedés utasszámadatai is elérhetőek lehetnek. Az adatok folyamatos, rendszeres frissítése szükséges.

Javasoljuk emellett havonta kerékpáros forgalmi riportok készítését, melyek az önkormányzat honlapja mellett a helyi médiában is megjelenhetnek. Ennek célja a publikus szemléletformálás mellett a jövőbeni kerékpáros fejlesztések megalapozása.

A jövőben javasolt a mérési pontok körének bővítése, illetve a mérési időszakok kiterjesztése annak érdekében, hogy minél pontosabb eredmények álljanak rendelkezésre, melyek a forgalom időbeli lefolyását is megfelelően tükrözik.

²⁹ Kerékpáros forgalomszámlálás - <https://veloclass.kozut.hu/hu/map>

5.4 KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK

5.4.1 SZEMLÉLETFORMÁLÁS

A közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése érdekében kiemelten fontos a szemléletformálás, melynek célja a kerékpárt közlekedési eszközként választók arányának növelése és közvetetten a város élhetőségének javítása, a környezetre és klímára gyakorolt negatív hatások csökkentése. A kerékpározás népszerűségének növekedéséhez és a társadalmi attitűd, elfogadás, együttműködés eléréséhez kampányok, egyedi események, a kerékpáros turizmus és a kerékpársport terjedése mind hozzájárul. A szemléletformáló tevékenységek egyik kiemelt célja a kerékpározáshoz kapcsolódó negatív sztereotípiák és félelmek eloszlátása, melyhez nélkülözhetetlen a pozitív emóciók társítása és hatékony marketing eszközök bevetése a kerékpározás terjesztéséhez.



77. ábra: Autómentes nap Kecskeméten (Fotó: Kanalas Imre)

A szemléletformáló tevékenységeket egy átfogó, a célcsoportokhoz szabott terv szerint kell felépíteni, lehetőleg integrálva a meglévő kezdeményezéseket és építve rájuk. Javasolt intézkedések célcsoportonként (példák):

Szemléletformálás a gyerekek, diákok számára:

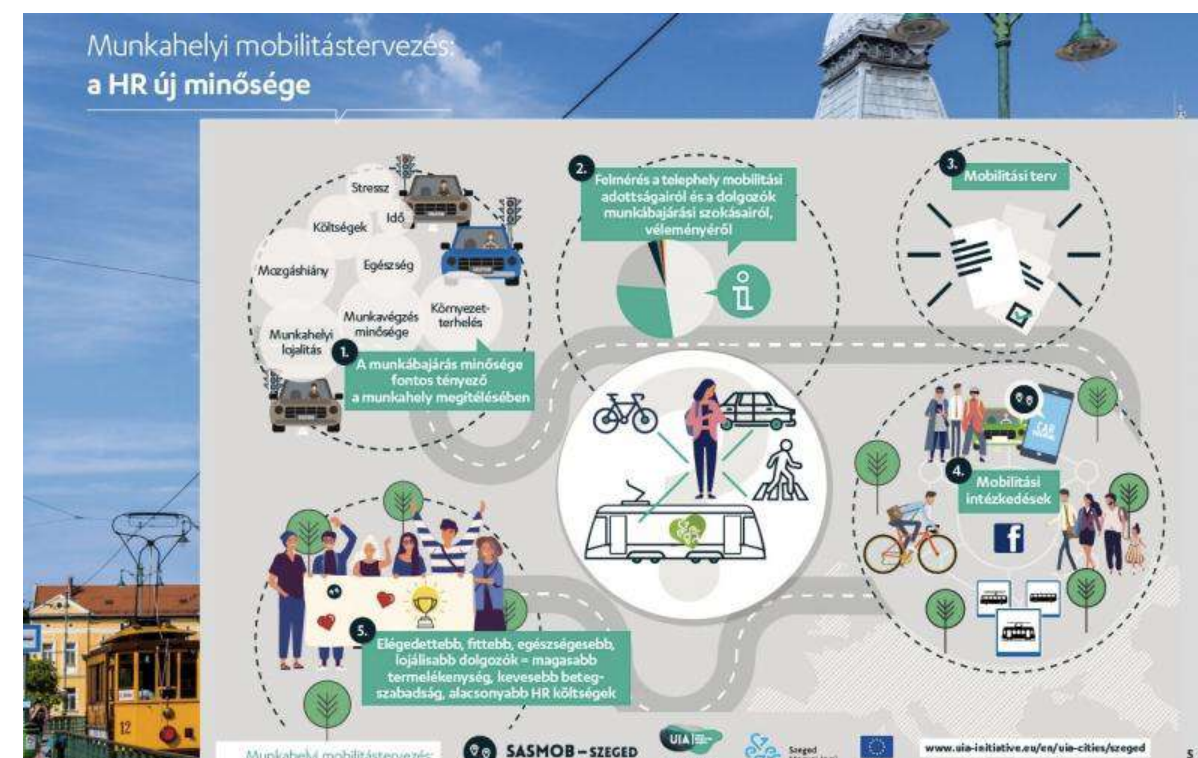
- Iskolai mobilitási tervek kidolgozása és megvalósítása a mobilitási szokások, a fenntartható közlekedési

módokat akadályozó tényezők felmérésével, részletes cselekvési terv kidolgozásával, megvalósításával és nyomon követésével.

- „Bringázz az iskolába” kampány megvalósítása.
- Bicibusz (menetrend szerint, felnőtt kísérettel iskolába biciklizés) kezdeményezés feltételeinek megteremtése.³⁰
- STARS játékos szemléletformáló program általános- és középiskolásoknak.³¹
- Közlekedési kígyó játék: kampány, amelynek célja, hogy ösztönözze a kisiskolásokat és szüleiket közlekedési szokásaik újragondolására.³² (Iskolai mobilitási tervek részeként)
- Tematikus művészeti alkotó pályázat adott kerékpáros útvonal mentén (természetismereti és környezetvédelmi témakörben).
- Iskolásoknak meghirdetett túrák, vándortáborok.

Szemléletformálás a felnőttek számára:

- A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése
- Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap³³ megszervezése a fenntartható mobilitást népszerűsítő akciókkal, játékokkal és aktivitásokkal
- Munkahelyi/intézményi mobilitási tervek kidolgozása és megvalósítása: mobilitási szokások felmérése, a fenntartható közlekedési módokat akadályozó tényezők felmérése, cselekvési terv, megvalósítás és nyomon követés.



78. ábra: Munkahelyi mobilitástervezés - a HR új minősége (SASMOB Szeged)³⁴

³⁰ <https://kereparosklub.hu/hirek/cimke/bicibusz>

³¹ Indul a STARS–UNIQA szemléletformáló programunk. Magyar Kerékpárosklub, <https://kereparosklub.hu/indul-a-stars-uniqa-szemleletformalo-programunk>

³² Közlekedési kígyó játék, <https://luxmobility.eu/project/traffic-snake-game/>

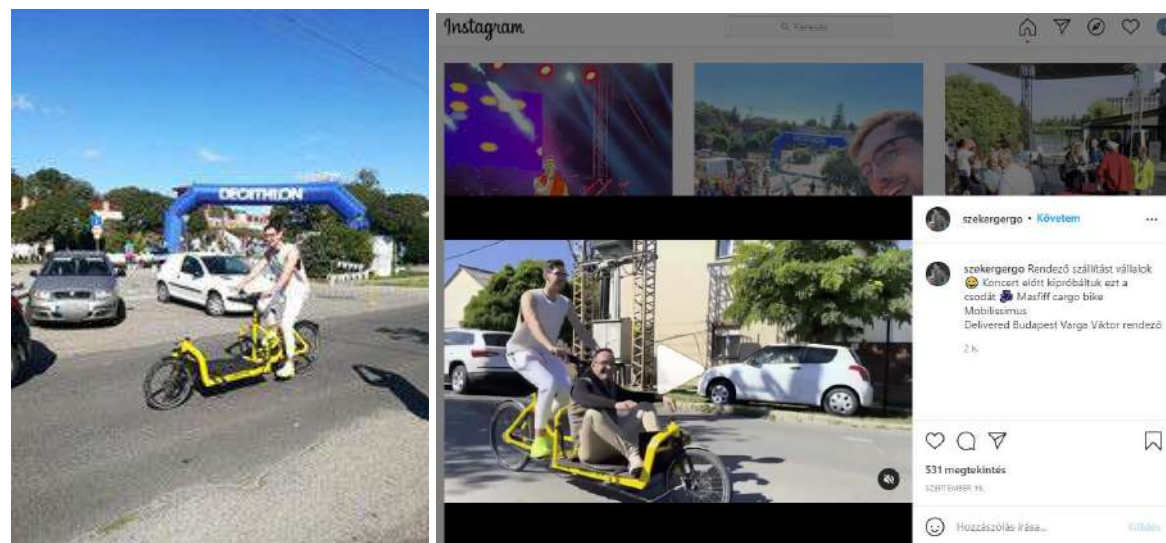
³³ <https://emh.kormany.hu/>

³⁴ <https://mobilissimus.hu/hirek/uj-sasmob-kiadvany-munkahelyi-mobilitastervezesrol>



79. ábra: SASMob Szeged kitelepülés és plakát (Szeged, Dugonics tér)

- Kerékpárosbarát munkahelyek kialakítása³⁵
- Bringázz a munkába kampány népszerűsítése az intézmények, munkahelyek körében (pl. településen belüli verseny szervezésével és nyeremények felajánlásával).³⁶
- Bringásreggeli szervezése.
- Városi rendezvények kiegészítő programjai, bringás piknikek.
- Kincskereső játék (önvezetős önműködő tájékoztató vetélkedő).
- Workshopok, divatbemutatók, eszközbemutatók („Öltöztess fel a biciklidet”, „Szereld fel a biciklidet”).
- Még kevésbé elterjedt kerékpárkategóriák bemutatása, kipróbálási lehetősége, akár kölcsönzése tesztidőszakra (pl. teherkerékpár, elektromos rásegítéses kerékpár).



80. ábra: Teherkerékpár-bemutató Szarvason

5.4.2 OKTATÁS, KÉPZÉS

A balesetek számának és súlyosságának csökkenése érdekében fontos a közlekedők együttműködési készségének és szándékának erősítése.

Az oktatási, képzési tevékenységeket átfogó, a célcsoportokhoz szabott terv szerint kell felépíteni, lehetőleg integrálva a meglévő kezdeményezéseket és építve rájuk. A programot olyan módon kell felépíteni, hogy az elkerülje a kerékpározáshoz kapcsolódó negatív sztereotípiák és féltelmek erősítését. Javasolt intézkedések célcsoportonként (példák):

Gépjárművezetők

A védtelen közlekedők (többek között gyalogosok, kerékpárosok) biztonságának kulcsa jelentős részben a gépjárművezetők kezében van.

- Figyelemfelhívás, együttműködésre ösztönzés (pl. „együtt közlekedünk” kampány).³⁷
- Kritikus szituációk tudatosítása (pl. jobbra kanyarodás, előzési oldaltávolság, parkoló autóban ajtónyitás, relatív gyorsajtás, rossz láthatósági viszonyok közötti vezetés).
- Hivatásos sofőrök (pl. autóbuszvezetők) érzékenyítése, tapasztalatcsere.³⁸



81. ábra: Magyar és nemzetközi példák minimum előzési oldaltávolságra figyelmeztető jelzőtáblákra lakott területen kívül (lehetőség szerint sebességcsökkentéssel kombinálva)

Gyerekek, diákok

- Az Aktív Magyarországért felelős államtitkárság minden alsós diák számára eljuttat egy közlekedési ismereteket tartalmazó kiadványt.
- Közlekedési ismeretek (pl. KRESZ, jellemző szituációk) és kerékpárhasználat gyakorlati oktatásának

³⁵ Kerékpárosbarát település (KBT) és kerékpárosbarát munkahely (KBM) pályázat, KTI <https://www.kti.hu/kbt-kbm/>

³⁶ Bringázz a munkába, <https://bringazzamunkaba.hu/>

³⁷ Együtt közlekedünk – közlekedésbiztonsági kampány nem (csak) kerékpárosoknak. Magyar Kerékpárosklub, <https://kereparosklub.hu/egyuttkozlekedunk>

³⁸ Buszvezetők és teherautósofőrök tanulnak vigyázni a bringásokra. EdzésOnline, <http://edzesonline.hu/cikk/1394/buszvezetok-teherautosoforok-tanulnak-vigyazni-bringasokra>



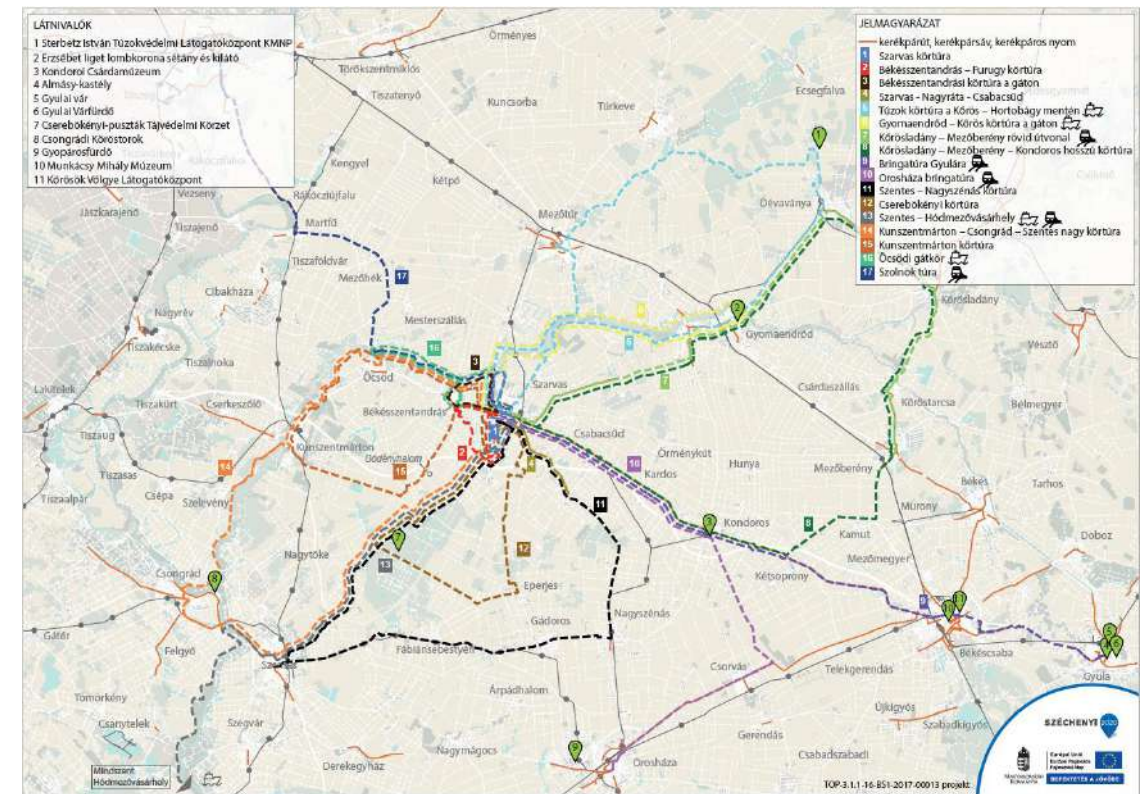
beépítése a vármegyei iskolák tanrendjébe. Az általános iskolák számára választható a BringaAkadémia oktatási modul, amelyben a tanulók játékosan tanulják meg a kerékpáros közlekedés alapjait. Akkreditált pedagógus-továbbképzések, továbbá az érdeklődők számára oktatói tanfolyamok is elérhetők.³⁹ Tartós eredményt a hosszabb távú (egész éves), illetve rendszeres (legalább havi rendszerességgű) programokkal lehet elérni.



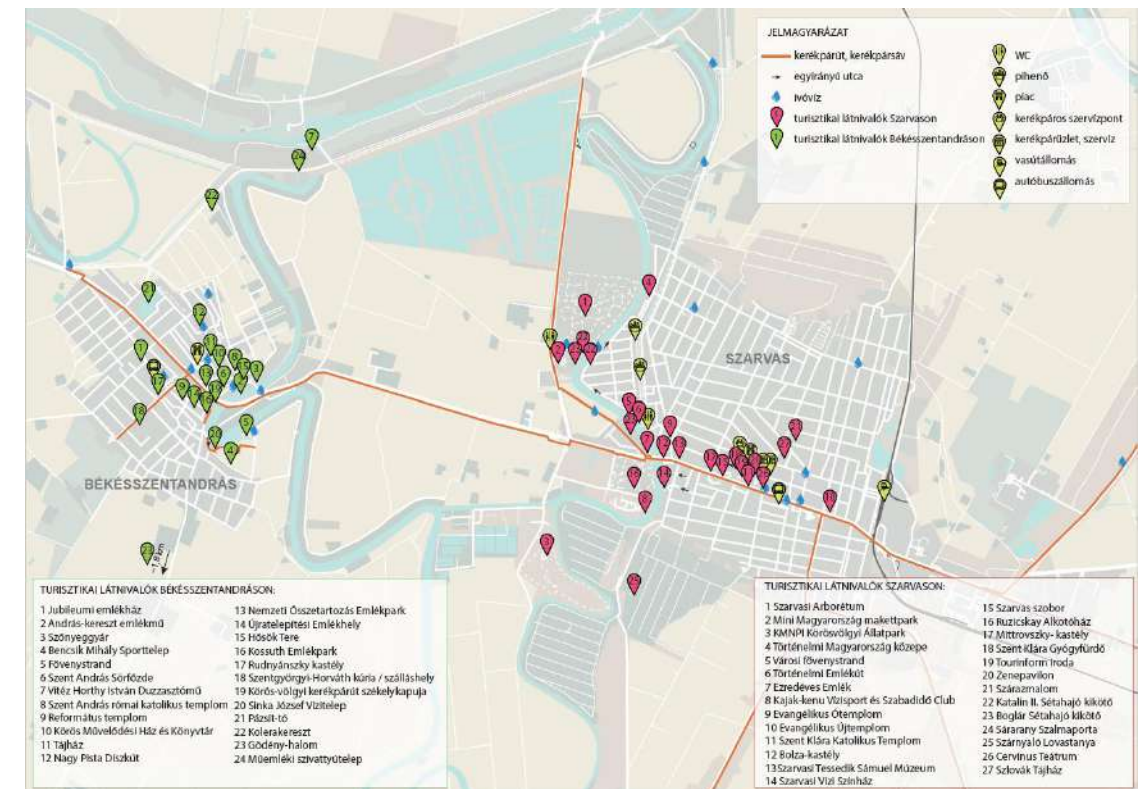
82. ábra: Gyakorlati kerékpáros oktatás (Szarvas)

Felnőttek

- Figyelemfelhívás, együttműködésre ösztönzés (pl. „együtt közlekedünk” kampány).
- Közlekedési ismeretek (pl. KRESZ, jellemző szituációk) és kerékpárhasználat gyakorlati oktatása, pl. rendszeres biciklizés.⁴⁰
- Kerékpárral közlekedők érzékenyítése, tapasztalatcsere (pl. láthatóság, járművek holttere kapcsán).
- Információs kiadványok készítése, pl. a Magyar Kerékpárosklub Kisokos⁴¹ testreszabott helyi kiadása vagy a BKK Módszertani kézikönyv kerékpározással kapcsolatos népszerűsítéshez, szemléletformáláshoz, oktatáshoz⁴² hasonló brosúra; megváltozott forgalmi rendet és/vagy új KRESZ szabályokat ismertető kampányok lebonyolítása és kiadványok kiadása, települési/térségi kerékpáros térkép.
- Láthatóságra való figyelemfelhívás, különösen az őszi és téli időszakban (rövidülő nappalok), kiemelten a külterületi munkahelyek megközelítése kapcsán.



83. ábra: Térségi kerékpáros térkép javasolt túraútvonalakkal (Szarvas és környéke)



84. ábra: Települési kerékpáros térkép (Szarvas-Békésszentandrás)

³⁹ BringaAkadémia, <http://www.bringaakademia.hu/>

⁴⁰ Biciklizés. Magyar Kerékpárosklub, <https://kereparosklub.hu/bebiciklizesz>

⁴¹ <http://kereparosklub.hu/kisokos>

⁴² <https://bkk.hu/downloads/30589/>

5.4.3 ESEMÉNYEK, RENDEZVÉNYEK

A szabadidős célú kerékpározás népszerűsítését a célcsoportok igényeihez szabott módon események, rendezvények révén is javasolt megvalósítani. Ehhez komoly lökést adhat a javasolt szabadidős kerékpáros útvonalak megépítése is. Javasolt intézkedések célcsoportonként:

Helyi lakosság

- Egynapos egészségmegőrzési célú vagy a lakóhely és környéke felfedezését célzó kerékpártúrák (körtúrák), tömegrendezvények szervezése. Amennyiben ezek túrasorozattá fejleszthetők, az egy éven belül több rendezvényen résztvevőket érdekes jutalmazni, ezzel motiválva a részvételt.
- Környező települések látogatásai, túrák.



85. ábra: Térségi kerékpártúra (Szarvas-Békésszentandrás)

Térségbe látogatók

- A térségbe látogatók számára egynapos vezetett vagy vezetés nélküli túraajánlatok összeállítása, illetve meghirdetett nyilvános túrák szervezése.
- Települési / térségi kerékpáros térkép.
- Meglévő rendezvények (fesztiválok, pl. Hírös Hét Fesztivál) kerékpárosbaráttá tétele: kerékpáros megközelíthetőség és biztonságos kerékpárparkolási lehetőség biztosítása (pl. mobil kerékpártámaszokkal); kerékpáros útvonalak érintettségére esetén terelőutak kijelölése.

A rendezvényeket a hatások maximalizálása érdekében össze kell hangolni, a célcsoportokat és időpontokat előre egyeztetni. Célszerű ezt egy (folyamatosan naprakészen tartott és legalább online elérhető) rendezvénynaptárban közzétenni, lehetőleg térképes formában is.

Túra a Naprendszerben

2 értékelés · Hegyikerékpározás · Tápó-Hajta Vidéke Tájvédelmi Körzet

A tartalmat készítette: Magyar Természetjáró Szövetség

Süllysap állomásépülete a vasút fénykorát idézi
Fénykép: Abaloszyk Tamás, Magyar Természetjáró Szövetség

Ha még nem vettél részt bolygóközi bringatúrán, akkor mindenképp a Gödöllői-dombság legdélibb nyúlványai között van a helyed! Tökéletes felfedezőút, edzőkör vagy túra a Naprendszerben vezető útvonal.

A Naprendszerben végigvezető kerékpártúra a Süllysap AmatőrCsillagász Egyesület találmánya, amely helyes kis csillagvizsgálóktól indul, és az útvonalon kihelyezett táblák segítségével mutatja be a Naprendszer égitestjeit – és persze az infótáblák környezetét is. A Tápó-mente vagy a Monor környéki dombok nem számítanak ismert és keresett túracélpontnak, pedig meglepően változatos a táj, és számos látnivaló is akad. Homokbuckák, halastavak, szőlők, kastélyok, kúriák és olajhimbák között vezet az útvonal mintegy 70 kilométer hosszan, jórészt (homokos) földutakon, dózerutakon és kisebb részben aszfalton.

A szerző tippje
Tavasszal vagy ősszel a legjobb bejárni a túra útvonalát, nyáron kevés árnyékos helyet találni.

Értékelés	2
Nehézség	közepes
Hossz	65,1 km ↔
Időtartam	5:35 óra ⌚
Szintemelkedés	445 m ▲
Szintcsökkenés	445 m ▼
Legmagasabb pont	233 m 📏
Legalacsonyabb pont	119 m 📏

86. ábra: Kerékpártúra-javaslat a természetjaro.hu oldalon Süllysap-Monor környékéről



6 MEGVALÓSÍTÁS

6.1 ÜTEMEZÉS

6.1.1 RÖVIDTÁV

A meglévő hálózat hiányzó kulcselemeinek pótlása

- Könyves Kálmán körút-Kiskőrösi út csomópont fejlesztése (Versenyképes Járások program kapcsán önkormányzati forrásból)
- Szolnoki út kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ program keretében)
- Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése (TOP_PLUSZ program keretében)
- Ceglédi út-Kaszap utca átvezetés megépítése
- Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása
- Budai úti elem minőségjavítása, egységes szintre hozása
- Szent István körút-Mártírok útja kerékpáros elemeinek összekötése

A Belváros kerékpárosbarát átalakítása

- Bem utca kerékpárosbarát átalakítása
- Egyirányú utcák szembekerékpározhatóságának biztosítása
- Kerékpáros átvezetések a Kiskörúton

Városi főténgelyek létrehozása

- Széchenyiváros minőségi belvárosi kapcsolat alapjainak megteremtése
- Vacshegy minőségi belvárosi kapcsolatának tervezése
- Irinyi utca külső szakaszán (Március 15-e utca - Károly Róbert krt.) kerékpáros infrastruktúra építése (TOP_PLUSZ program keretében)

A déli városrészek belvárosi bekötése

- Könyves Kálmán körúti kerékpáros infrastruktúra kiépítése (Versenyképes Járások program keretében)
- Halasi úti elem alapjainak megteremtése az 54. sz. főút és a Nagykörút között
- A 142-es vasútvonal keresztezésére szintbeli átjáró létesítése
- Batthyány utca kerékpárosbarát átalakítása

Szabadidős célokat is szolgáló kerékpáros útvonalak építése

- A szabadidős célokat szolgáló, a Műkertvárosban található turisztikai vonzerőket hálózatos jelleggel összekötő turisztikai célú kerékpáros útvonal fejlesztése
- Belváros-Máriaváros szabadidős vonal kialakítása, ami a tervezett szabadidős kör és a Belváros kapcsolatát hivatott megteremteni
- Szabadidős kerékpáros kör alapjainak a megteremtése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Csukás-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel

Városi kerékpártárolás fejlesztése

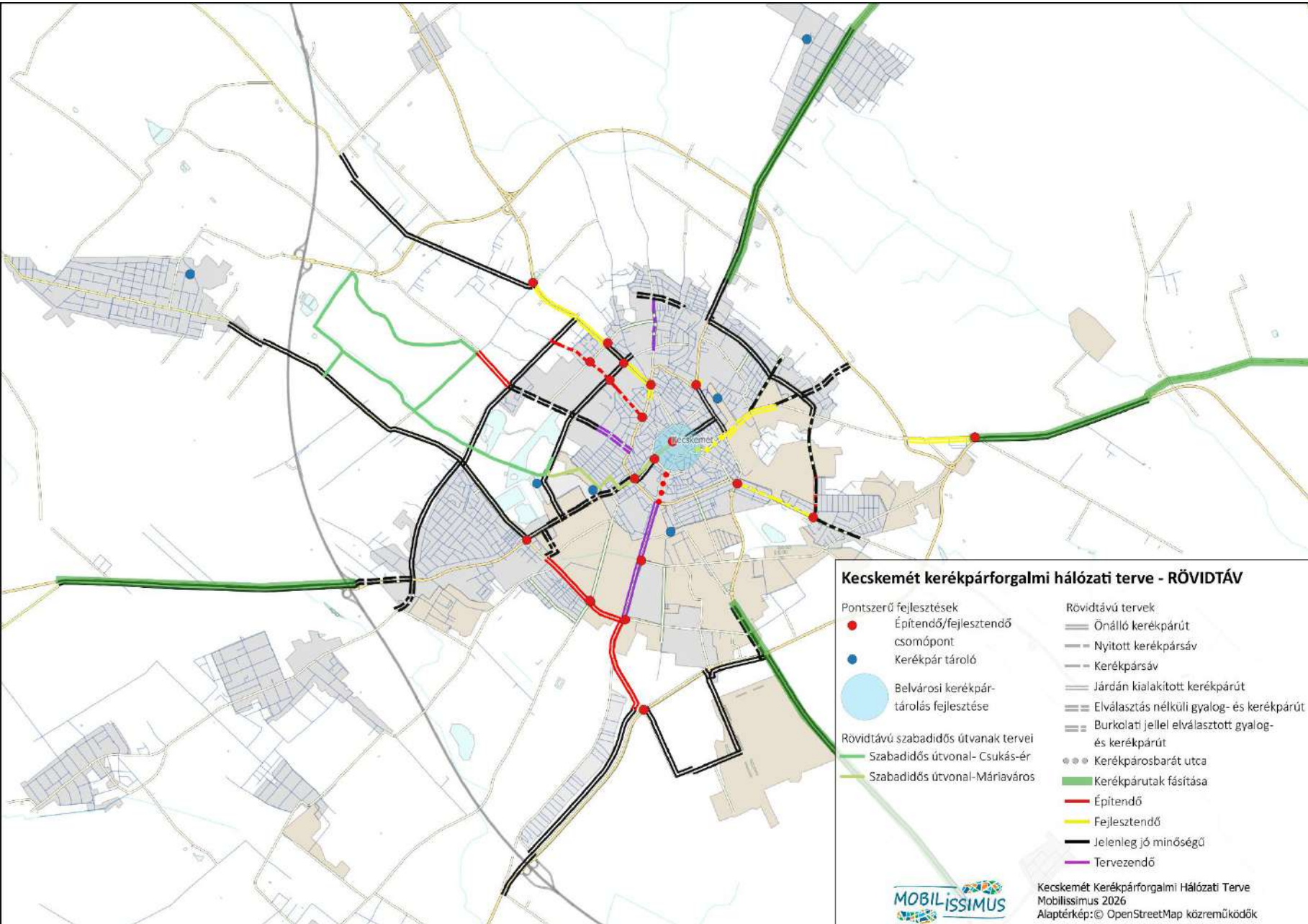
- A kerékpárparkolási igények és lehetőségek felmérése
- Minőségi kerékpártárolási lehetőségek kiépítése Katonatelep, Hetényegyháza és Méntelek vasúti megállóhelyein
- A legsürgősebb tárolási hiányok pótlása (uszoda, belváros, vasútállomás)

A szomszédos települések felé vezető kerékpárutak kiépítése

- A meglévő vonalak fásítása, pihenőhelyek kijelölése és azokkal való ellátása

Intézményi jellegű fejlesztések

- Automata kerékpáros forgalomszámlálók telepítése az új fejlesztéseknél



87. ábra: Kecskemét: kerékpáros fejlesztéseinek rövidtávú terve (Tervezendő: A pontos nyomvonal kialakítása komoly tervezési, társadalmastási lépéseket igényel)

- Koncepcionális vizsgálatok kötelezővé tétele a közúti és kerékpáros tervezési munkákban
- Megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetésének vizsgálata

6.1.2 KÖZÉPTÁV

A meglévő hálózat hiányzó kulcselemeinek pótlása

- Vízmű utca-Izsáki út minőségi, teres kapcsolat kiépítése

A Belváros kerékpárosbarát átalakítása

- 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetése a Nagykörúton belüli utcákon
- Mezei utca kerékpárosbarát átalakítása minőségi kis- és nagykörúti átvezetéssel
- Jókai utca kerékpárosbarát átalakítása minőségi kis- és nagykörúti átvezetéssel
- Kápolna utca kerékpárosbarát átalakítása minőségi kis- és nagykörúti átvezetéssel
- Kaszap utca kerékpáros barát átalakítása
- Csongrádi utca kerékpárosbarát átalakítása minőségi kis- és nagykörúti átvezetéssel

A nagy városrészi fejlesztések kerékpáros alapra építése

- Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésével a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása

Városi főtégek létrehozása

- Széchenyiváros minőségi belvárosi kapcsolat kiépítése
- Vacshegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése
- A Daróczi köz-Daróczi út-meglévő gyalogos aluljáró fejlesztése-Kaszap utcai csomópont vonal kiépítése a Ceglédi út Mátyás király körút-Nagykörút közötti szakasza alternatívájaként
- Talfája bekötése a Ladánybenei úti kerékpárútba Belsőnyíren keresztül, új átvezetéssel az 5202. j. úton
- Nyíri úti belső szakaszán minőségi kerékpáros elem kiépítése
- Hetényegyháza helyi hálózat létrehozása
- Károly Róbert körút – Nagy Lajos király körút kerékpáros összekötése

A déli városrészek belvárosi bekötése

- Kiskunfélegyházi úti kerékpáros elem kiépítése minőségi vég- és keresztező kapcsolatokkal

Szabadidős kerékpáros útvonalak építése

- Szabadidős kerékpáros kör építése Vacshegy-Katonatelep irányában az északi elkerülő feletti kishidak segítségével árnyékolással, pihenőhelyekkel, katonatelepi csatlakozással, a Ceglédi úti kerékpárút elérésével

Városi kerékpártárolás fejlesztése

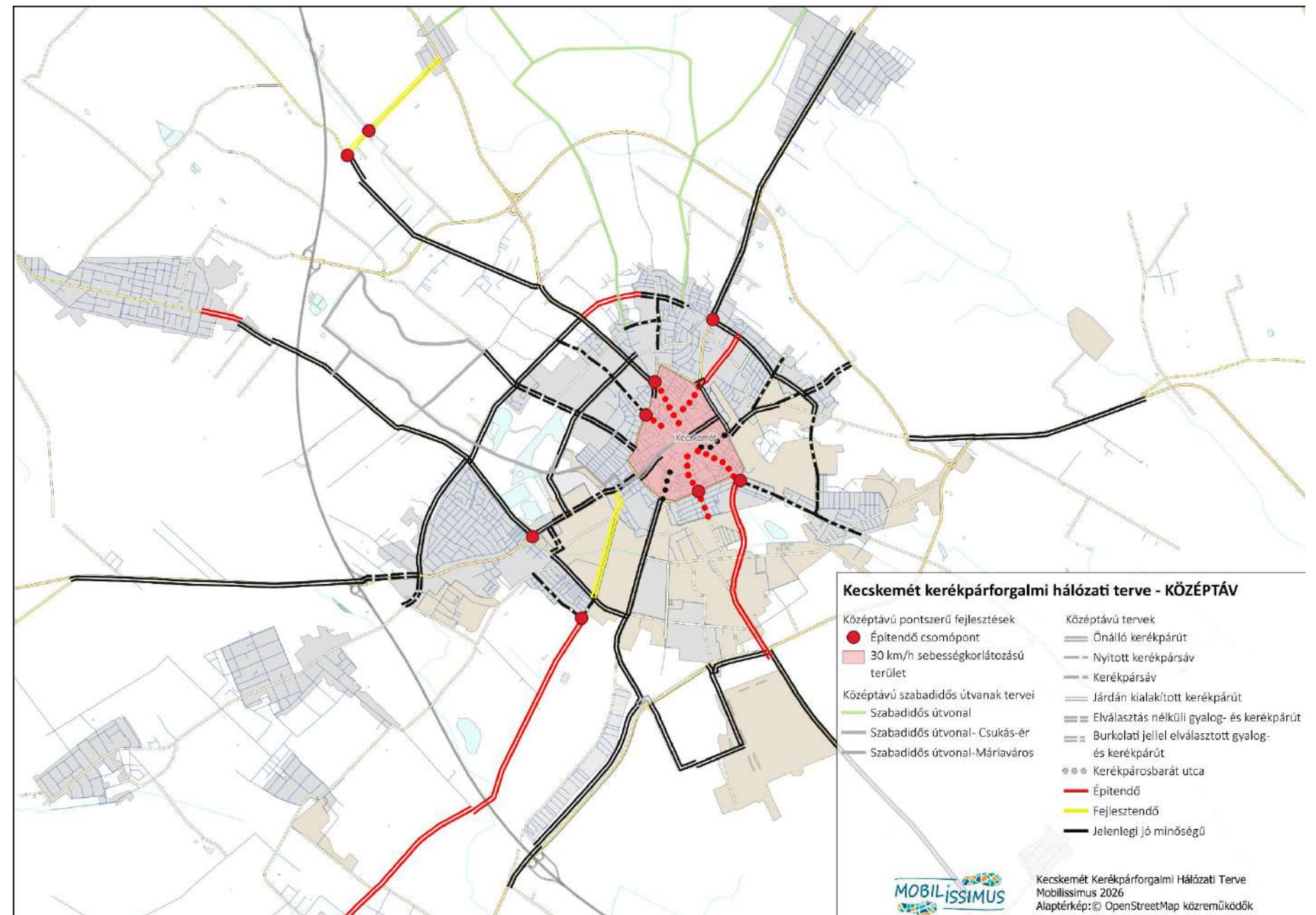
- Tervszerű és ütemezett közterületi tárolóépítési program
- Tárolóépítési program társasházaknak, lakótelepi épületeknek
- A létező parkolóházak, mélygarázsok kerékpártárolásba való bevonása

A szomszédos települések felé vezető kerékpárutak kiépítése

- Kadafalva és Ballószög bekötése, a Boróka utcai felüljáró térségében kerékpáros (-gyalogos) aluljáró építése
- Helvécia bekötése a Kiskőrösi úton
- Nyárlőrinc, Jakabszállás kapcsolatai
- Járművön való kerékpárszállítás teljes körűvé tétele
- Az agglomeráció vasúttal rendelkező településein B+R tárolók építésének előmozdítása

Intézményi jellegű fejlesztések

- A kerékpározás súlyának érdemi emelése az iskolai mobilitásban



88. ábra: Kecskemét kerékpáros fejlesztéseinek közép távú terve



6.1.3 HOSSZÚTÁV

A Belváros kerékpárosbarát átalakítása

- Nagykőrösi utca kerékpárosbarát átalakítása (Hunyadvárosi gyalogos-kerékpáros híd meglétének függvényében)

A nagy városrészi fejlesztések kerékpáros alapra építése

- Izsáki úti fejlesztések kerékpáros alapra helyezése, minőségi kerékpáros kapcsolatok megvalósítása a környezettel
- Homokbánya kerékpárosbarát kialakítása

Városi főtengelyek létrehozása

- Csabay Géza körút-Mindszenti körút közötti kapcsolat kiépítésével a kerékpáros infrastruktúra kiépítése
- A Nagy Lajos király körút-Mátyás király körút közötti összekötése kapcsán a kerékpáros infrastruktúra megépítése
- Békéscsabai úti elem fejlesztése
- Izsáki út külső szakaszán minőségi kerékpáros infrastruktúra kialakítása
- Nagykörúti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése
- Méntelek és Lajosmizse bekötése a Belsőnyírtól a Csukás-éri-csatorna mentén, új kerékpáros (-gyalogos) aluljáróval az autópálya alatt, szabadidős jellegű vonalként

A déli városrészek belvárosi bekötése

- Mindszenti úti kerékpáros elem megépítése
- Szent László körúti kerékpáros infrastruktúra kiépítése
- A 142-es vasútvonal keresztezésére gyalogos-kerékpáros minőségi kapcsolatának kialakítása (aluljáró vagy szintben)

Városi kerékpártárolás fejlesztése

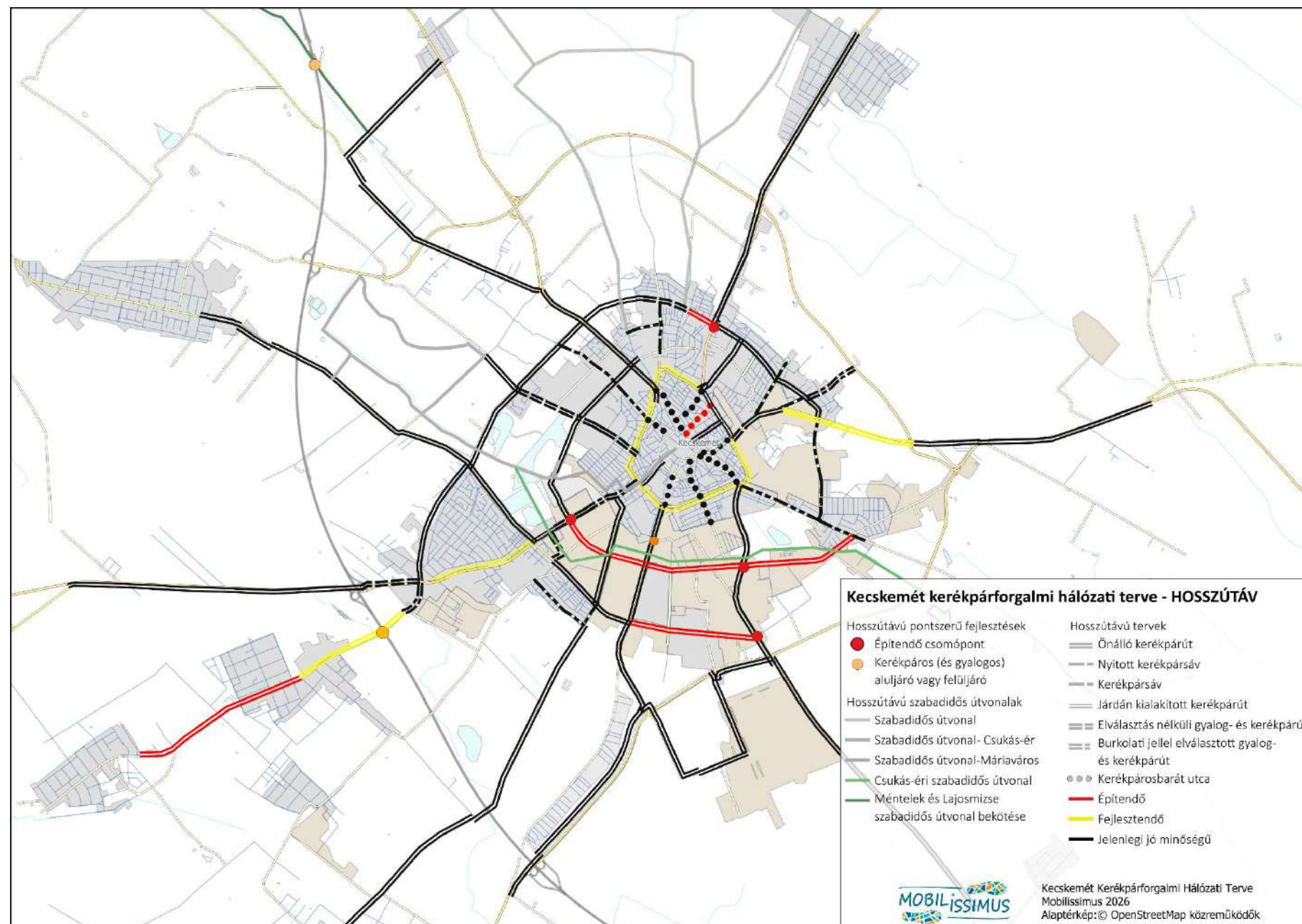
- Zárt közterületi tárolók kiépítése

A szomszédos települések felé vezető kerékpárutak kiépítése

- Kerekegyháza bekötése Hetényegyházába

Zöldfelületi és vizes kapcsolódások

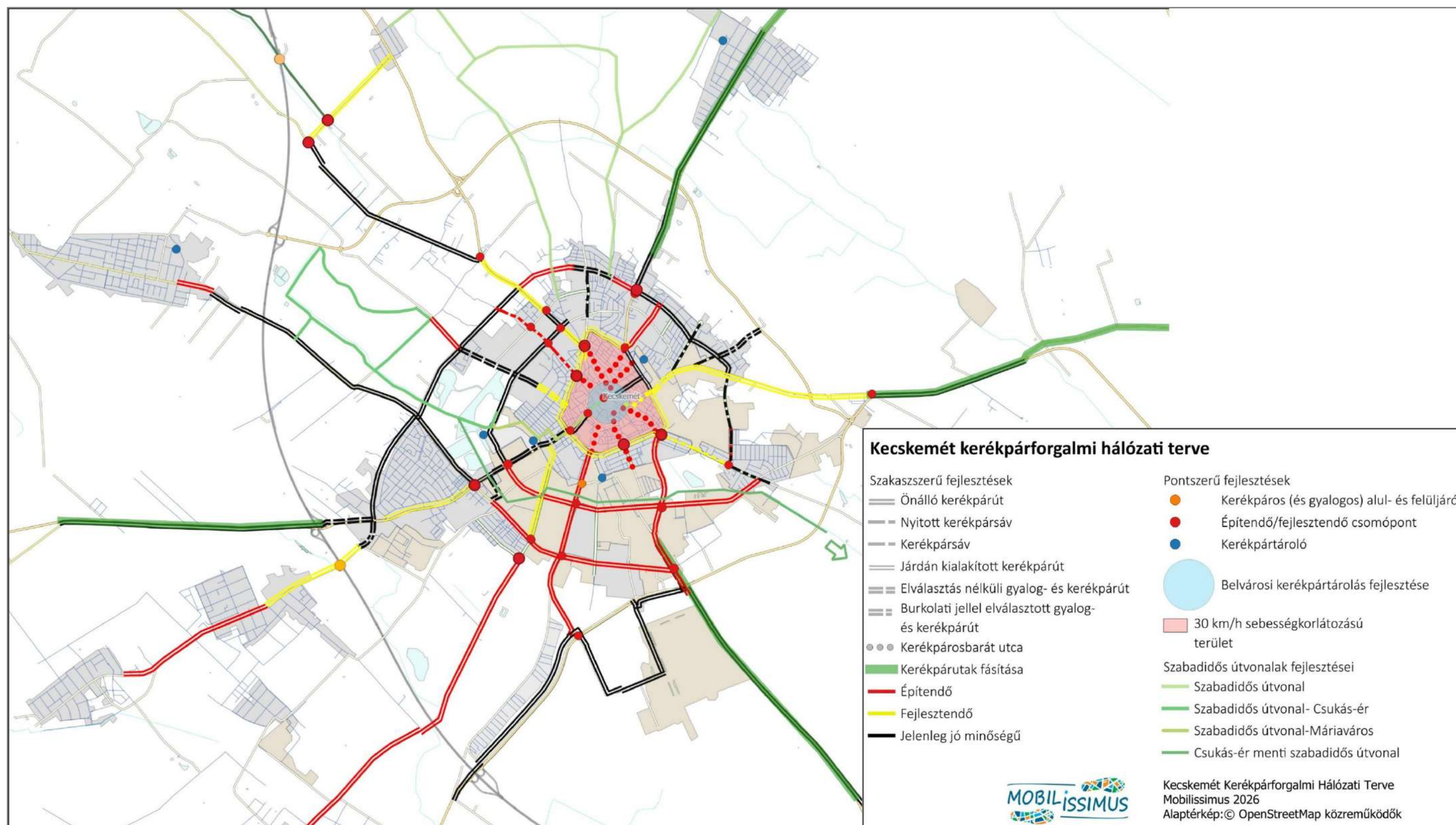
- A Csukás-éri kerékpáros tengely átvezetése a városon



90. ábra: Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati terve

6.1.4 KECSKEMÉT KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

A rövid, közép és hosszútávú tervek összessége megalkotja Kecskemét Kerékpárforgalmi Hálózati Tervét, ami tartalmazza a fejlesztésre nem szoruló, a fejlesztendő és megépítendő kerékpáros infrastruktúra elemeit.



91. ábra:Kecskemét kerékpárforgalmi hálózati terve



6.2 FORRÁSOK

Bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg egy településen, azok megvalósulásának legfontosabb feltétele a források rendelkezésre állása. Az utóbbi évek tapasztalatai azt mutatják, hogy jelentős közlekedési beruházások finanszírozási igényei elsősorban uniós forrásból biztosíthatók. Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre, a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb, ezért ezzel érdemben tervezni sokkal nehezebb.

Az önkormányzati saját finanszírozású beruházások jellemzően elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, annak karbantartását, esetleges pótlását szolgálják. A hazai önkormányzati rendszer jelenlegi finanszírozása mellett egyre több az elhúzódozó, elmaradó közösségi beruházás (pl. közutak felújítása, közlekedést támogató eszközök vásárlása, szolgáltatási színvonal emelése, modernizációs törekvések), így a helyi közlekedési infrastruktúra-vagyon gyarapítása és a valós társadalmi igények között egyre nagyobb szakadék képződhet. A fenntartható és klímabarát helyi közlekedésfejlesztés megteremtése szempontjából ez azt jelenti, hogy a városban a rendelkezésre álló forrásokat nagyon jól kell fókuszálni ahhoz, hogy hasznosulásuk a leghatékonyabb lehessen.

6.2.1 ÁLLAMI FORRÁSOK

Az elmúlt időszakban az önkormányzatok finanszírozása a normatív alapon megítélt támogatások felől az egyedi döntések felé tolódott el. A helyi önkormányzatokra allokált állami forrásokról átfogó képet Magyarország központi költségvetéséből kaphatunk. A Magyarország 2025. évi központi költségvetéséről szóló 2024. évi XC. törvény 2. melléklete (A települési önkormányzatok általános működésének és ágazati feladatainak támogatása) a közutak fenntartásának alaptámogatását az alábbiak szerint határozza meg:

„7.2. A támogatás fajlagos összege:

- Főváros, fővárosi kerületek, megyei jogú város, 40 000 fő lakosságszám feletti város esetében: 485 000 forint/km,
- 10 001–40 000 fő lakosságszám közötti település esetében: 311 000 forint/km,
- 10 001 fő lakosságszám alatti település esetében: 245 000 forint/km.

7.3. A településen lévő belterületi út hosszát az OSAP-jelentés „Helyi közutak és hidak adatai” alapján kell figyelembe venni.” A megyei jogú városokra vonatkozó fajlagos összeg 2021 és 2025 között 1%-kal emelkedett, ami az ebben az időszakban jelentkező összesen 40-50%-os inflációt figyelembe véve jelentősen csökkenő reálértéket jelent.

A törvény 3. melléklete (A helyi önkormányzatok kiegészítő támogatásai) alapján a helyi önkormányzatok felhalmozási célú kiegészítő támogatásai körében egy-egy önkormányzat jut kiegészítő forráshoz.

A törvény 1. mellékletében szereplő kiemelt előirányzatok között a Miniszterelnökség fejezetében szereplő:

- Aktív kikapcsolódást és egészségmegőrzést szolgáló feladatok, programok, beruházások soron 6695 millió Ft működési és 7241 millió Ft felhalmozási,
- Kerékpáros útvonalak fejlesztése, fenntartása, üzemeltetése soron 1205 millió Ft működési és 1600 millió Ft felhalmozási,
- a Magyar Falu Program soron 42 milliárd Ft felhalmozási kiadással tervez a költségvetés. A program többek között 5000 fő és ez alatti állandó lakosságszámú települések önkormányzatai tulajdonában lévő utak, hidak, azok környezetében lévő nyílt és zárt vízelvezető rendszerek, járdák, gyalogátkelőhelyek, valamint kerékpárforgalmi létesítmények esetén az önkormányzat és/vagy a Magyar Állam tulajdonában (a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vagyonkezelésében) lévő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztését támogatja.

A korábbi években kerékpáros fejlesztésekre évi 9-10 milliárd forint állt rendelkezésre a központi költségvetésben. Jelentősebb hálózati szerepű kerékpáros létesítmények fejlesztésére indokolt esetben időről időre lehetőség van állami forrást allokálni, ezért azok előkészítése és megalapozása jelentőséggel bír.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium fejezetében szerepelnek:

- Közlekedési ágazati programok;
- Vasúti fejlesztések;
- Országos közúthálózat felújítása (amely településen belüli átkelési szakaszokra is kiterjedhet) 20 milliárd Ft értékben;
- Települési és infrastrukturális fejlesztési feladatokon belül ipari parki és térségi infrastruktúra fejlesztési feladatok 17,5 milliárd Ft értékben.

Itt jelennek meg a gyorsforgalmi úthálózathoz kapcsolódó rendelkezésre állási díjak és a közlekedési közszolgáltatások költségtérítései is.

A Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium fejezetében jelenik meg:

A Területfejlesztési Alap, melynek (az iparüzésiadó-bevétel növekményének elvonásából származó) 65 milliárd Ft-os összege (ebből 56,7 milliárd Ft felhalmozási kiadás) a Versenyképes Járások Programban válik megpályázhatóvá a 174 járás között elosztva. A 1446/2024. (XII. 30.) Korm. határozat szerint térségi alpinfrastruktúra és elérhetőség fejlesztése, térségi közszolgáltatások fejlesztése, térségi gazdaságfejlesztés, településüzemeltetés tárgyában igényelhető támogatás, ideális esetben térségi szemléletben.

6.2.2 EURÓPAI UNIÓS FORRÁSOK

A következő időszak nagy volumenű fejlesztései (továbbra is) elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.

Az Európai Unió 2021-2027-es költségvetése támogatja a Covid19-világjárvány utáni gazdasági talpra állást, valamint a zöld és a digitális átállást célzó beruházásokat. A 1824,3 milliárd eurós, 2021-2027-es költségvetés két részből áll:

- Az 1074,3 milliárd EUR összegű többéves pénzügyi keretből (MFF),
- és a 750 milliárd EUR összegű Next Generation EU helyreállítási alapból.

CEF

Az EU hosszú távú költségvetésének (MFF 2021-2027) részeként az Európai Bizottság javaslatot tett az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF) megújítására, amely finanszírozási program támogatja a transzeurópai hálózatokban a közlekedés, az energia és a digitális infrastruktúra fejlesztését. A CEF-beruházások TEN-T törzshálózati folyosók hiányzó összeköttetéseinek kiépítését támogatják.

A 2021-2027 közötti időszakra a Bizottság 31,7 milliárd eurós teljes költségvetést javasolt az EU-n belüli régiókat összekötő infrastrukturális projektek (transzeurópai hálózatok) támogatására, különösen azokra, amelyek magas hozzáadott értékkel bírnak, és határokon átnyúló jellegű infrastrukturális elemek. A CEF teljes költségvetéséből a 21,4 milliárd eurós költségvetéssel rendelkező közlekedésfejlesztés területén a hangsúly a szén-dioxid-mentesítésre és a közlekedési ágazatok összekapcsoltságára, fenntarthatóvá, befogadóvá és biztonságossá tételére irányul.

Partnerségi Megállapodás és Operatív Programok 2021-2027

Az Európai Bizottság által 2022. december 22-én elfogadott Partnerségi Megállapodás rögzíti, hogy a 2021–2027-es időszakban felhasználható, hazai társfinanszírozással együtt több mint 9700 milliárd forint összegű kohéziós forrásokat milyen fejlesztésekre fordítja az ország.

Ebben a programozási időszakban 8 operatív program keretében kerül felhasználásra az Európai Unió által biztosított támogatás:

- Digitális Megújulás Operatív Program Plusz (DIMOP Plusz)
- Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program Plusz (EFOP Plusz)
- Magyar Halgazdálkodási Operatív Program Plusz (MAHOP Plusz)
- Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz (IKOP Plusz)
- Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program Plusz (GINOP Plusz)
- Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz)
- Végrehajtás Operatív Program Plusz (VOP Plusz)
- Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz (KEHOP Plusz)

A közlekedésfejlesztés finanszírozása elsősorban az IKOP Plusz és a TOP Plusz keretében valósul meg. „Az IKOP Plusz és TOP Plusz között a közlekedési fejlesztések terén a fő lehatárolási elv az országos/nemzetközi vagy lokális jelentőség.”

„Az IKOP Plusz támogatja a gyorsforgalmi és 1-3 számjegyű közutakat érintő fejlesztéseket, az EuroVelo 6 és 14 kerékpáros útvonalak fejlesztését, a TEN-T, a városi és elővárosi kötőtpályás fókuszú fejlesztéseket, környezetbarát járműbeszerzéseket, alternatív üzemanyag infrastruktúra, illetve a nemzeti közlekedési stratégiában legnagyobb hasznosságúnak ítélt menedzsment eszközök fejlesztését.”

Prioritási tengelyek:

1. Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése, köztük városi elektromos buszbeszerzések, nagyforgalmú elővárosi vasútvonalak fejlesztései.
2. TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése, benne a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó vasútvonalaké és kikötőké.
3. Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás **részeként EuroVelo kerékpárutak** fejlesztései, közlekedésbiztonsági és egyéb (pl. zajárnyékoló falak, e-töltők) beruházások.

Az IKOP Plusz tervezett projektjei közül Kecskemét Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása, a Lajosmizse-Kecskemét közötti vasútvonal fejlesztésének előkészítése, közvetetten a Kőbánya–Kispest–Lajosmizse vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének előkészítése, illetve Cegléd–Kiskunfélegyháza vasúti tervezési projekt– Pest és Bács-Kiskun vármegyei szakaszai érinti Kecskemétet.

A TOP Pluszban támogatásra kerülnek: a 4-5 számjegyű és helyi utakon történő beavatkozások, nem kötőtpályás települési közlekedésfejlesztések, a települési és településeket összekötő (kivéve EuroVelo 6 és 14), illetve helyi érdekű kerékpárutak fejlesztései.

Prioritások:

1. Élhető vármegye

- Élhető települések: a helyi közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások, a települési zöld és kék infrastruktúra, helyi közösségi és kulturális, sport és szabadidős terek és szolgáltatások, IKT és okos település-fejlesztések,
 - Belterületi utak fejlesztése,
 - Fenntartható városfejlesztés kapcsolódó fejlesztései a vármegyei integrált területi programokban (ITP) kiválasztott városokban (Bács-Kiskun esetében Kecskemét és Baja)
2. Klímabarát vármegye
 3. Gondoskodó vármegye
 4. Budapest infrastrukturális fejlesztések
 5. Budapest humán fejlesztések
 6. Versenyképes vármegye
- A helyi gazdasághoz kapcsolódó térségi és helyi közlekedési infrastruktúra (pl. alacsonyabb rendű utak),
 - Helyi és térségi turizmusfejlesztés (ezen belül pl. helyi aktív- és ökoturisztikai fejlesztések: vízitúrázás, természetjárás, kerékpározás),
 - (Országos jelentőségű) aktív- és ökoturisztikai beruházások támogatása,
 - Fenntartható városfejlesztés kapcsolódó fejlesztései.
 - A fentiekben belül vármegyénként átlagosan mintegy 300 millió forint áll rendelkezésre aktív turisztikai fejlesztésekre (táblázás és pihenőhelyek; szolgáltatásfejlesztés – kerékpárosbarát minősítéshez szükséges és azon túlmutató fejlesztések; erdei kerékpáros ösvények kialakítása).

A DIMOP Plusz lehetőséget biztosíthat a közlekedésszervezés digitális támogatására, míg a KEHOP Plusz IÁA prioritása három vármegyében innovatív zöld közlekedési pilot projekteket valósít meg.

A TOP Plusz keretében 2021-től több lépésben meghirdettek egyes releváns felhívásokat:

- TOP_Plusz-1.1.3-21 Helyi és térségi turizmusfejlesztés (Bács-Kiskun vármegyében 11 772 171 339 Ft - lezárva): turisztikai útvonalak fejlesztése, építése.
- TOP_Plusz-1.2.1-21 Élhető települések (összesen 283 Mrd Ft, Bács-Kiskun vármegyében 17 152 307 876 Ft - lezárva): többek között fenntartható közlekedésfejlesztés
- TOP_Plusz-1.2.3-21 Belterületi utak fejlesztése (összesen 98 Mrd Ft, Bács-Kiskun vármegyében 2 721 759 900 Ft)
- TOP_Plusz-1.3.1-21 Fenntartható városfejlesztési stratégiák támogatása (összesen 6 Mrd Ft, Bács-Kiskun vármegyében 80 Mft): Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS) és az FVS-ben kitűzött célok megvalósításához szükséges településfejlesztési stratégiai dokumentumok elkészítése
- TOP_Plusz-1.3.2-23 Fenntartható városfejlesztés (összesen 214 Mrd Ft; Kecskemét MJV számára allokált forrás 5 745 857 239 Ft): többek között Élhető települések tevékenységcsoport vonatkozásában fenntartható közlekedésfejlesztés; Belterületi utak fejlesztése tevékenységcsoport.
- TOP_Plusz 6.2.1-23 Fenntartható versenyképes városfejlesztés felhívásban Kecskemét MJV számára allokált forrás 4 965 024 000 Ft.

A TOP Plusz hazai társfinanszírozással együtt számított 1962,5 milliárd forintos keretösszegéhez képest 2025.09.30-ig 7246 pályázatra 2142 Mrd Ft támogatást igényeltek, melyből 4839 pályázatra 1296 Mrd Ft támogatást már meg is ítélték.

Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz programon belül rendelkezésére álló keretösszegéből (19,382 Mrd Ft) mintegy 4,1 milliárd Ft-ot kíván helyi közlekedési, ezen belül is leginkább közútfejlesztési feladatokra fordítani.



Helyreállítási Alap

A Next Generation EU (NGEU) egy, a költségvetési periódus első éveire (2021–2024 közötti időszakra) ütemezett Covid19 helyreállítási csomag, amely 390 milliárd EUR vissza nem térítendő támogatásból és 360 milliárd EUR kölcsönből áll. A helyreállítási alap keretében az egyes tagállamoknak folyósított források nemzeti helyreállítási és rugalmassági terveken alapulnak, amelyek reformokat és állami beruházási projekteket tartalmaznak. **Magyarország Helyreállítási és Ellenállóképességi Terve kerékpáros fejlesztéseket nem tartalmaz** (a budapesti HÉV-vonalak rekonstrukciójához kötődő B+R fejlesztéseket leszámítva).⁴³

Egyéb uniós források

Az Európai Területi Együttműködés (European Territorial Cooperation) 1990 óta a kohéziós politika részét képező eszköz, amelynek célja határokon átnyúló problémák megoldása és a különböző területekben rejlő lehetőségek együttes kiaknázása.

A 2021-2027-es programozási ciklus alatt megváltozott az európai területi együttműködési, úgynevezett „Interreg” programok korábbi felépítése, ami:

- a három hagyományos együttműködési terület – a határokon átnyúló együttműködés, a transznacionális együttműködés és a régiók közötti együttműködés – átalakítását,
- és két új komponens – legkülső régiók együttműködése és interregionális innovációs beruházások – létrehozását jelenti.

A transznacionális együttműködési programok lényege, hogy az egy területi egységként értelmezhető, több országra kiterjedő térségek intézményei közösen keressenek megoldásokat az őket érintő problémákra. Magyarország 2014-től az Interreg CENTRAL EUROPE, valamint a DUNA transznacionális együttműködési programban vesz részt.

Az interregionális programok az Európai Unió teljes területét lefedik, és elsősorban tapasztalatcserét szolgálnak. 2014 és 2020 közötti időszakban a következő négy interregionális program működött: INTERREG EUROPE, INTERREG CE, INTERACT III, ESPON 2020 és URBACT III.

Európai Városi Kezdeményezés (European Urban Initiative)

2021-2027-es programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alap keretéből 500 millió EUR-t elkülönítettek egy új eszköz, Európai Városi Kezdeményezés (European Urban Initiative) megvalósítására.

A kezdeményezés célja a fenntartható városfejlesztés integrált és részvételen alapuló megközelítéseinek erősítése, valamint erősebb kapcsolat biztosítása a vonatkozó uniós politikákkal, különösen a kohéziós politika beruházásaival.

A kezdeményezés az összes városi területre kiterjed, és támogatja az EU Urban Agendájának megvalósulását. Az EUI az alábbi három, a fenntartható városfejlesztést figyelembe vevő területből áll:

- Kapacitásépítés támogatása (költségvetés 20%-a),
- Innovatív akciók támogatása (költségvetés 60%-a),
- A tudás, a politikaalakítás és a kommunikáció támogatása (költségvetés 20%-a).

Az új kezdeményezés figyelembe veszi az URBACT program és az Urban Innovative Actions korábbi kereteit.

6.2.3 MAGÁNFORRÁSOK

Magánforrások bevonása is vizsgálendő, többek között az alábbi formákban:

- Hálózatfejlesztési célból elsősorban nagy léptékű ipari, logisztikai ill. egyéb telephelyfejlesztésekhez, vagy nagyobb lakóingatlan-fejlesztésekhez kapcsolódóan (pl. településrendezési szerződés keretében);
- Szemléletformálási, oktatási, képzési, ill. információs és marketing elemeknél szponzoráció formájában vagy reklámfelület értékesítése révén.

⁴³ Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz (RRF) <https://www.palyazat.gov.hu/helyreallitasi-es-ellenallokepességi-eszköz-rrf>