



KECSKEMÉT FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE FELÜLVIZSGÁLT VÁLTOZAT

2026. május



KECSKEMÉT FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

Felülvizsgált változat

Megbízó:

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata

Készítette:

Mobilissimus Kft.



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



2026. május

TARTALOM

Tartalom.....5

1 Összefoglalás6

2 Bevezetés.....7

3 A SUMP megalapozása, helyzetértékelés9

3.1 Stratégiai-szakpolitikai és szabályozási háttér..... 9

3.2 Mobilitást befolyásoló háttér, alapadatok 19

3.3 A város és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete 26

3.4 A problémák azonosítása, értékelése 54

4 Jövőkép és fejlesztési célok.....57

5 Eszközrendszer58

5.1 Célok és eszközök kapcsolódása 58

5.2 Eszközök kifejtése 61

5.3 Projektek definiálása és a beavatkozási program összeállítása 69

6 A Mobilitási Terv megvalósítása.....85

6.1 Monitoringrendszer, indikátorok 85

6.2 Monitoring terv..... 85

6.3 A későbbi SUMP felülvizsgálat megalapozása..... 86

6.4 A SUMP megvalósításának cselekvési terve..... 86

6.5 Költség- és finanszírozási terv 86

6.6 Kockázatkezelési terv 87

7 Mellékletek88

7.1 Rövidítésjegyzék 88

7.2 Fogalomtár..... 88

7.3 Felhasznált adatok köre 89

7.4 Partnerségi terv 89

7.5 Projektlista elemei és főbb ismérvei 94

7.6 Projektértékelés módszere és részletes eredményei..... 107

7.7 Indikátorok..... 126

7.8 Ábrajegyzék 130

7.9 Táblázatjegyzék..... 130



1 ÖSSZEFOGLALÁS

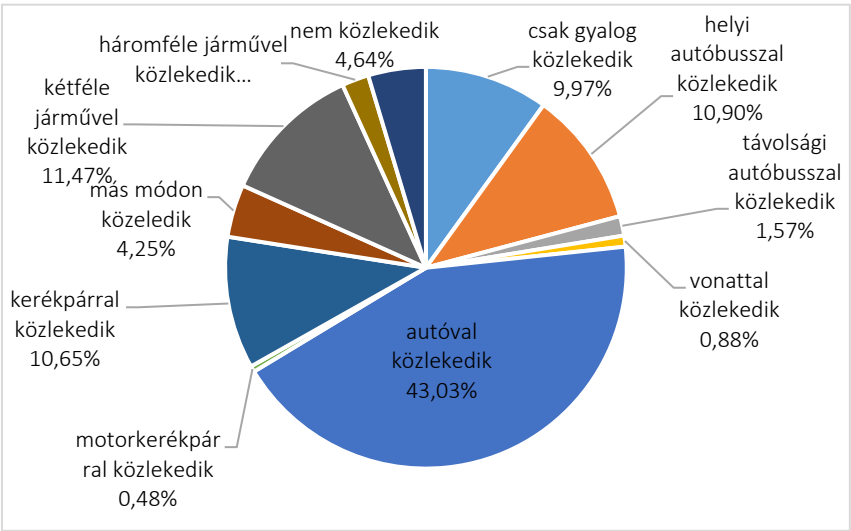
A fenntartható városi mobilitási terv (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) egy közép- és hosszú távú városi és városkörnyéki közlekedésfejlesztési stratégia 30 éves kitekintéssel, egyben egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. A tervezés módszertanát az Európai Unió dolgoztatta ki a legjobb európai gyakorlatok alapján. A fenntartható városi mobilitástervezés célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta és hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata azért döntött fenntartható városi mobilitási tervének felülvizsgálata mellett, hogy a város jövőképeinek és céljainak elérését a mobilitás terén is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, a különböző intézkedésekről és projektekről folyó gondolkodást egységes mederbe terelje.

A 2016-os, eredeti SUMP már előre jelezte, hogy a város közlekedési problémái elsősorban a közúti közlekedésben jelentkeznek majd, és a megoldás kulcsa a különböző közlekedési módok összehangolt, intelligens fejlesztésében rejlik. Ez az állítás 2025-ben is érvényes, hangsúlyozva, hogy amíg a város teherbíró képességét messze meghaladó nagyberuházások (például az intermodális csomópont vagy az elővárosi vasútfejlesztés) megvalósulnak, bölcs fejlesztésekkel, a meglévő infrastruktúra okos használatával kell fenntartani a közlekedést. Kecskemét legfőbb kihívása a múltból örökölt, alapvető közlekedési struktúra hiányának kezelése, ami az elmúlt közel 15 év társadalmi és gazdasági folyamatok által hajtott közlekedési igény-növekedése miatt vált kritikus feszültséggé.

Kecskemét gazdasági prosperitása, melyet elsősorban a 2012-ben indult Mercedes-gyár generált (19 000 új munkahely 2011 és 2022 között), felgyorsította az autó-központú lét kiteljesedését, növelte a mobilitási igényeket és az autótulajdonlást, ami tovább táplálta az agglomerálódási folyamatokat. A Fenntartható Városi Mobilitás Terv (SUMP) az Európai Unió által kidolgozott integrált stratégiai tervezési megközelítés, amelynek célja a minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása a városban és annak vonzáskörzetében, bevonva az érintetteket. A felülvizsgált SUMP legfőbb eredménye a részletes intézkedési terv, amely a becsült költségeket, finanszírozási eszközöket, felelősségi köröket, kockázatokat és a projektek prioritásait is meghatározza.

A város közlekedésének alapproblémája, hogy a motorizáció növekedését (472 személygépkocsi/1000 fő Kecskeméten 2023-ban, szemben az országos 435-tel), valamint a napi ingázók számának megduplázódását (14 267 főről 28 639 főre 2011 és 2022 között), a 70-es években kialakult belterületi közúthálózatnak kell lebonyolítania. Ez a hálózat túlterhelt, működőképességének javítása érdekében a körüti szakaszok fejlesztésére, különként vasúti átjárók létesítésére, és a meglévő infrastruktúra minőségének (különösen a burkolatok állapotának) javítására lenne szükség.



1. ábra: A Kecskeméten dolgozók és tanulók módválasztási megoszlása

(Forrás: KSH - 2022. évi népszámlálás)

A városba bejárók között a helyzet még rosszabb a fenntarthatóság szempontjából, az autóval történő közlekedés 63%-os átlagos részarányal bír. Meglehetősen sok diákot, gyermeket hoznak autóval, a 24%-os eredmény egyébként következik az autózás magas arányából is. A vasúttal történő közlekedés aránya meglehetősen alacsony: a dolgozók és a tanulók körében egyaránt átlagosan 3,8%. A távolsági autóbusz használata a dolgozók körében 12,7%, a tanulók körében viszont 45,9%.

Kecskemét általános jövőképe a 2024-ben felülvizsgált Fenntartható Városfejlesztési Stratégiában (FVS) rögzített, miszerint a város kiegyensúlyozottan fejlődő, klímatudatos és „reziliens” településsé kíván válni, amely intelligens és innovatív megoldások révén minőségi szolgáltatásokat nyújt. Ebből az elképzelésből kiindulva a javasolt közlekedési jövőkép: „Kecskemét közlekedése integrált, szakmailag megalapozott és minőségi rendszer, amely a városi életminőség javítását és a hosszú távú – környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból – fenntartható működést szolgálja.” Ez a vízió hét stratégiai célra bomlik le:

- I. **FELKÉSZÜLT VÁROS:** A városi közlekedési döntéshozatal hosszú távú szemléletének és szakmai megalapozottságának erősítése.
- II. **ÚJ BELVÁROS:** A Belváros megközelítésében a fenntarthatóbb közlekedési módok szerepének következetes erősítése, a Belváros komplex tervezésének és fejlesztésének megkezdése.
- III. **BALESETMENTES VÁROS:** A közlekedésbiztonság jelentős javítása, a halálos kimenetelű közlekedési balesetek nullára, a súlyos balesetek számának jelentős csökkentésével.
- IV. **SÉTÁLHATÓ VÁROS:** Kecskemét belső városrészein a séta és a gyaloglás körülményeinek a városi szerepükhöz méltó javítása.
- V. **BICIKLIZHETŐ VÁROS:** Kecskemét kerékpárral történő járhatóságának és átjárhatóságának biztonságos, gyors és kényelmes feltételek mellett történő biztosítása.
- VI. **KOMPLETT VÁROS:** A város közlekedési hálózatainak (közúti, kerékpáros, gyalogos) és alapvető rendszereinek (parkolás, helyi buszhálózat, elővárosi közlekedés) teljeskörű kiépítése és összekapcsolása.
- VII. **KÖZÖS VÁROS:** A Kecskemétre történő térségi bejárásban a fenntarthatóbb közlekedési módok versenyképességének javítása, városi szinten alkalmazható eszközökkel.

A célokon belül kidolgozott intézkedéscsomagokhoz mérőszámokat (indikátorokat) rendeltünk, így például a közlekedésbiztonsági beruházások folyamatos megvalósításának indikátora a „Balesetmegelőzési céllal megvalósult beruházások száma a városban évente” vagy a gyalogoshálózati koncepció végrehajtásának indikátora a fejlesztett járdák hossza évente.

A fenti célokat 95 rövid, közép- és hosszú távú projekt teszi tervezhetővé és finanszírozhatóvá.



2 BEVEZETÉS

Kecskemét egyik, ha nem a legnagyobb kihívása a közlekedés. Ennek megfelelően a város közlekedési koncepciót készítettett (amelyet 2025. november 27-én fogadott el a Közgyűlés), ennek alapján pedig a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) és Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) is felülvizsgálatra került. Jelen dokumentum a város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének felülvizsgálata.

Kecskemét közlekedési problémái

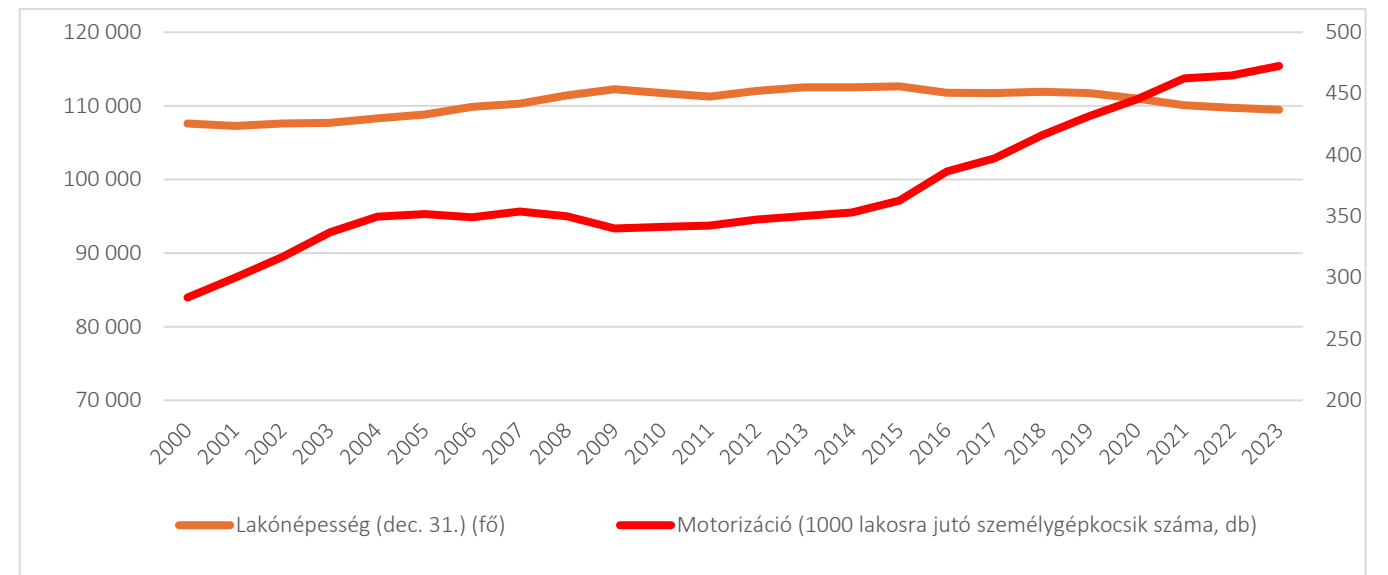
A Kecskemét iparvárossá válásának hajnalán készült 2016-os SUMP: „A város eljövendő közlekedési problémái főleg a közúti közlekedésben jelentkeznek majd, a megoldás viszont a különböző közlekedési módok összehangolt, okos fejlesztésében rejlik. A közlekedési rendszer egészét tekintve azok a nagyberuházások hozhatnak átütő sikert, melyek forrásigénye messze meghaladja a város teherbíróképességét, így megvalósításuk állami segítséget igényel, amely a város alapvető közlekedési rendszerének fejlesztését évtizedes távlatokba helyezi. A legfontosabb teendő tehát az, hogy amíg ezek a beruházások megvalósulnak, addig is bölcs fejlesztésekkel, a meglévő infrastruktúra okos használatával a város közlekedése ne lehetetlenüljön el.” Ez az állítás 2016 óta érvényes és 2025-ben is talán ez a legfontosabb iránymutatás.

Kecskeméten két fejlődési hullám gyorsította fel a gépjárműdomináns közlekedési rendszer kiteljesedését. Elsőként a 2012-től az egész világot, így Magyarországot is kedvezően érintő világgazdasági prosperitás Kecskeméten is gyors gazdasági növekedést, javuló életkörülményeket és ennek eredményeként a növekvő mobilitási igényt, utazási kedvet és erősödő lakossági autótulajdonlást hozott magával, ami egyben a városfejlesztés extenzív formáinak (lásd agglomerálódás) is igen komoly lökést adott. Másodikként ezt a globális folyamatot erősítették fel a helyi hatások, ezen belül is főként a kecskeméti Mercedes gyár termelésének 2012-es beindulása, ami rengeteg további befektetést generált a városban. Ennek eredményeként Kecskemét iparvárossá vált, 2011 és 2022 között több mint 19 000 új munkahely jött létre. Ennek hátulütőjeként elindult az ingatlanárak növekedése is, tovább táplálva az amúgy is meglóduló városkörnyéki letelepüléseket.

Kecskemét közlekedésének alapproblémája, hogy az elmúlt közel 15 év társadalmi és gazdasági folyamatok által hajtott közlekedésiigény-növekedését a 70-es években kialakult térszerkezetbe ágyazott belterületi közúthálózatnak kell lebonyolítania. Kecskemét legfőbb közlekedési kihívása a múltból örökölt közlekedési alapstruktúra-hiány kezelése.

A belterületi úthálózat túlterhelt, a városban súlyos parkolási problémák érzékelhetők, a kerékpáros hálózat legforrásigényesebb elemei hiányoznak. Bár a környék vasúthálózata elvileg komoly tartalékot jelent, jelenlegi állapotában nem képes kiszolgálni az elővárosi igényeket. A legnagyobb gond a városszerkezetet érintő közlekedési fejlesztések elmaradása: a növekvő forgalomhoz képest nincs elegendő hálózati bővítés. Számos stratégiai jelentőségű projekt – például az intermodális csomópont vagy a közlekedési módváltás feltételeit is javító elővárosi vasútfejlesztés – még el sem kezdődött.

A növekvő autótulajdonlás (motorizáció) és az autóhasználati szokások tovább mélyítik a fenti problémákat. A gazdasági prosperitás mellett a lakossági jólét is növekedett, valamint erősödött az egyéni mobilitási igény is, így az autó(k) beszerzése és fenntartása természetes igény lett. A város és környéke régóta az élmezőnybe tartozik az országon belül a személygépkocsik számát tekintve: az ezer főre jutó személygépkocsik száma Kecskeméten 472 volt 2023-ban, az országos átlag viszont csak 435.



2. ábra: A lakónépesség és a motorizáció változása Kecskeméten 2000-2023 között (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója - Bevezetés)

A fenntartható városi mobilitási terv (SUMP)

A 2025 őszén elfogadott közlekedési koncepció feltárta Kecskemét közlekedési problémáit és ezekre távlatos, de részleteiben nem kidolgozott javaslatokat tett. E javaslatok alkotják jelenleg Kecskemét hivatalos közlekedési jövőképét és jelölik ki fejlesztési irányait. A SUMP e fejlesztéseket egészíti ki, szervezi a SUMP szempontjai szerinti rendszerbe és vizsgálja a fenntartható városi mobilitási terv igényei szerint, legfőképpen pedig könnyen fogyasztható, jól érthető formában mutatja be a város közlekedésfejlesztési igényeit. A SUMP legnagyobb eredménye a részletes intézkedési terv, amely kitér a becsült költségekre, a belső és külső finanszírozási eszközökre, az előkészítettségre, a felelősségi körökre, a kockázatokra és az egymástól való kölcsönös függésekre is, valamint értékeli és prioritizálja a projekteteket.

A SUMP integrált szemléletű közlekedésfejlesztési stratégia, amely figyelembe veszi más szakterületek céljait is. Látóköre túlmutat a közigazgatási határokon, kiterjedve a város környékére is. A tervezési folyamat során kiemelt szerepet kap az érintettek bevonása, beleértve a városlakókat, a gazdaság szereplőit és a civil társadalmat. A terv valamennyi közlekedési módra kiterjed, és kifejezetten támogatja a fenntartható közlekedési módok elterjedését. A tervezés alapja a város közlekedési rendszerének alapos értékelése, amelyre támaszkodva a SUMP konkrét és mérhető célokat tűz ki a jövőre nézve, az ezen célokat hatékonyan szolgáló intézkedések összegyűjtésére fókuszálva.

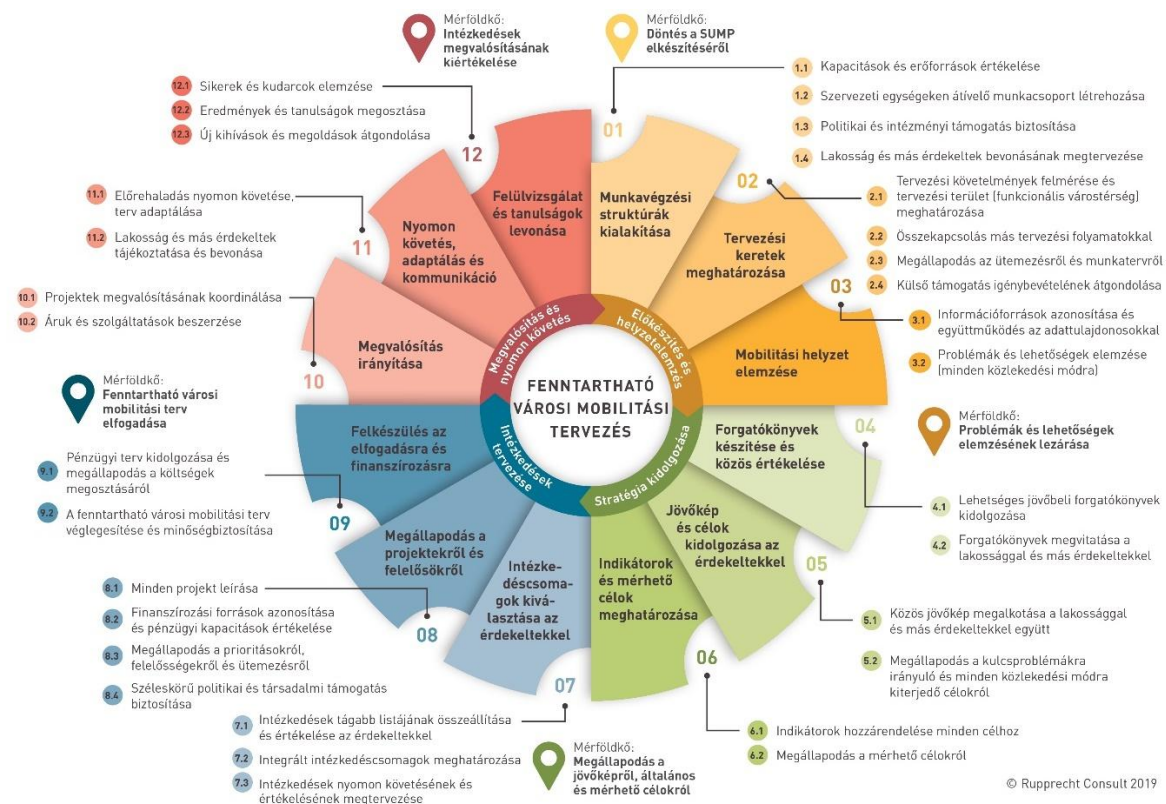
A SUMP egyszerre közép- és hosszú távú stratégia (akár 30 éves kitekintéssel), és egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. A módszertan a tervezést egy folyamatos, önmagába visszatérő ciklikus folyamatként határozza meg. A jóváhagyást követően a terv megvalósításának tapasztalatai és az eredmények rendszeres felülvizsgálata biztosítja, hogy a terv folyamatosan a közlekedéspolitika iránytűje maradjon, beépítve a tanulságokat a következő időszakra vonatkozó tervekbe. Fontos gyakorlati szempont, hogy az Európai Bizottság egyes uniós támogatások odaítélését a SUMP meglétéhez, az abban foglaltakhoz történő illeszkedés biztosításához kötötte.

A fenntartható városi mobilitástervezés célja a mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta és hatékony, **minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása** mellett a vonzó városi környezet és minőségi közterületek kialakításának támogatása.



A mobilitástervezés módszere

A fenntartható városi mobilitástervezés folyamatát az útmutatók¹ 4 szakaszra, 12 lépésre osztják, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoznak meg. A „SUMP-ciklus” (3. ábra) az óralap vizuális metaforáját használva jeleníti meg a folyamatot. Ez természetesen egy összetett tervezési folyamat idealizált és egyszerűsített bemutatása. Maga a SUMP dokumentum lényegében az 1-3. szakaszok alatt készül el.



3. ábra: A SUMP-ciklus (Forrás: Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019)

Kecskemét SUMP-ja következetes beavatkozási logika mentén (helyzetfeltárás–probléma–cél–eszköz–projekt) készült el, mely mind a munka menetében, mind a dokumentum struktúrájában visszaköszön.

Az előkészítés lépéseit Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata végezte el. A SUMP elkészítéséről szóló döntést, a belső munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően külső támogatás bevonásáról született döntés az AIPA Alföldi Iparfejlesztési Nonprofit Közhasznú Kft. bevonásával, melynek eredményeképpen a Mobilissimus tervezőként bekapcsolódott a munkába.

A tervezési munka a helyzetelemzéssel kezdődött. Ennek egyik első lépéseként áttekintésre kerültek a releváns EU-s, nemzeti, térségi és települési szabályozások és tervek, amelyek hatással lehetnek a mobilitástervezésre. Az elérhető adatokat a közlekedési koncepció keretében a város összegyűjtötte.

Ezek után sorra vettük a mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezőket, majd a keresleti és forgalmi elemzés és a ma működő közlekedési rendszer kínálatának vizsgálata és értékelése következett, kitérve a horizontális szempontokra is. A helyzetértékelés keretében került továbbá sor a funkcionális vonzáskörzet lehatárolására is. A forgalmi helyzet feltárására és jövőbeni alakulásának vizsgálatára a tervezést számítógépes forgalmi modell

segítette, a modellezési feladatokat ugyanakkor a közlekedési koncepció megvalósította. Végül **strukturált módon azonosításra kerültek a fő problémák és lehetőségek.**

A terv távlatosságát és koherenciáját a **jövőkép és a célrendszer** biztosítja. Ez talán a legfontosabb munkarész, mivel ez határozza meg a település közlekedésének fejlődési ívét. Ez a fejezet is erőteljesen támaszkodott a koncepcióban az egyes közlekedési módokra kialakított részcélokra és rész-jövőképekre.

Az **intézkedések tervezése** az intézkedések tágabb listájának összeállításával kezdődött. Ennek forrásai a releváns stratégiák és előzménytervek (adott esetben felülvizsgálandó) javaslatai, a partnerségi folyamat során összegyűjtött javaslatok, valamint az azonosított problémákra választ adó tervezői javaslatok. Az eszközöket tovább bontottuk projektekre, kitérve a becsült költségekre, a belső és külső finanszírozási eszközökre, az előkészítettségre, a felelősségi körökre, a kockázatokra és az egymástól való kölcsönös függésekre. A projektek értékelése és prioritizálása többszempontú értékeléssel történt, melyben a közgazdasági költség-haszon elemzési logika érvényesül.

Az előrehaladás nyomon követését szolgálják az indikátorok és a monitoringrendszer. A SUMP megvalósításának előkészítését szolgálja továbbá a cselekvési terv, melyhez a költség- és finanszírozási terv, valamint a kockázatkezelési terv kapcsolódik. A SUMP Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése által történő elfogadásával válik hatályossá.

A „Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató” című dokumentumban elvként megfogalmazott széleskörű **partnerség biztosítása** a SUMP felülvizsgálat gyakorlati megvalósítása során is kiemelt fontosságú. A tervezéshez kapcsolódó **partnerségi folyamat** már a **Közgyűlés 207/2025. (XI.27.) határozatával elfogadott Közlekedési koncepció készítése során megkezdődött**, melynek részeként online kérdőíves felmérés formájában került sor a lakosság közlekedés- és városfejlesztéssel kapcsolatos nézeteinek, igényeinek feltérképezésére a koncepció fejlesztési irányainak megalapozása érdekében. A koncepció készítése során továbbá a kialakított partnerségi gyakorlat részeként a heti szintű megbízói egyeztetések mellett szakmai megbeszélések történtek a KEKO Kft. szakembereivel, és a város döntéshozóival (felsővezetői és bizottsági bemutatók keretében), 2025. július 17-én pedig széles körű szakmai fórumra került sor. Az általános egyetértés mellett a MÁV, a KEKO Kft., a Kerékpárosklub, illetve egyéb érintettek nyújtottak részletes észrevétellistát, amelyre tervezői válaszok születtek, ill. külön egyeztetés történt a Magyar Közút illetékeseivel is.

A SUMP felülvizsgálat tervezése során számos megbízói, szakmai és társadalmi egyeztetés történt.

A **tervezés folyamata és módszerei az uniós és hazai útmutatókat követik.** A dokumentumban használt rövidítéseket a 7.1., a fontosabb fogalmak meghatározását a 7.2. fejezet tartalmazza.

¹ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus



3 A SUMP MEGALAPOZÁSA, HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1 STRATÉGIAI-SZAKPOLITIKAI ÉS SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

A városokra vonatkozó közlekedésfejlesztési irányokat, elvárásokat és ajánlásokat uniós és hazai ágazati szakmapolitikai dokumentumok is rögzítik. Ezek alapvető céljaikban és eszközeikben régóta nem változtak, ugyanakkor a megvalósulás tekintetében különösen hazánkban igen erős közúti túlsúly volt tapasztalható, most már évtizedes távlatokban is. A legutóbbi országos közlekedési szakdokumentumok készítése óta a városaink közlekedésében is komoly átalakulás zajlott le: így a mikromobilitás, a megosztott mobilitás és az e-mobilitás ma már sokkal hangsúlyosabb elemei a hazai közlekedési rendszernek, emellett előtérbe kerültek a fenntartási, üzemeltetési problémák is, melyek egyre inkább tükröződnek a hazai településtervezési és szabályozási környezetben is.

Az alábbi alfejezetekben szereplő országos, vármegyei és városi szakpolitikai és szabályozási dokumentumok bemutatása az általánostól az ágazati, alágazati dokumentumok felé haladva történik, függetlenül a dokumentumok keletkezési idejétől.

3.1.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI 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 újtárra indult az uniós szintű társadalmi párbeszéd az érintettek között a fenntartható közlekedésről. 2018-ban megjelent „Az Európa mozgásban” című dokumentum, amely biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedés kialakítására tett javaslatot, emellett a szakanyag az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra fókuszált.
- **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. Ennek megfelelően szükséges a közlekedési politikákat is felülvizsgálni, ahol szigorúbb, 90%-os ÜHG kibocsátás csökkenést ír elő 2050-ig, és prioritásként emeli ki a multimodális szállítást, valamint a közúti áruforgalom súlyának áthelyezését a vasúti és belvízi áruszállításra.
- **A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020)**, az Európai Zöld Megállapodás célkitűzéseivel kapcsolódó részletesebb stratégia. A kiemelt területek több ponton is orientálják a városi mobilitási terveket, ezek között hangsúlyosan jelenik meg a városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele, az áruszállítás környezetbarátabbá tétele, az igazságos és méltányos mobilitás biztosítása mindenki számára, valamint a közlekedésbiztonság javítása.
- **„Irány az 55%!” (2021)**. Az Unió az 55-ös csomag részeként már jogszabályokat is elfogadott például a személygépjárművek és kisteherautók CO₂-kibocsátásának szabályozására, beleértve az új személygépkocsik

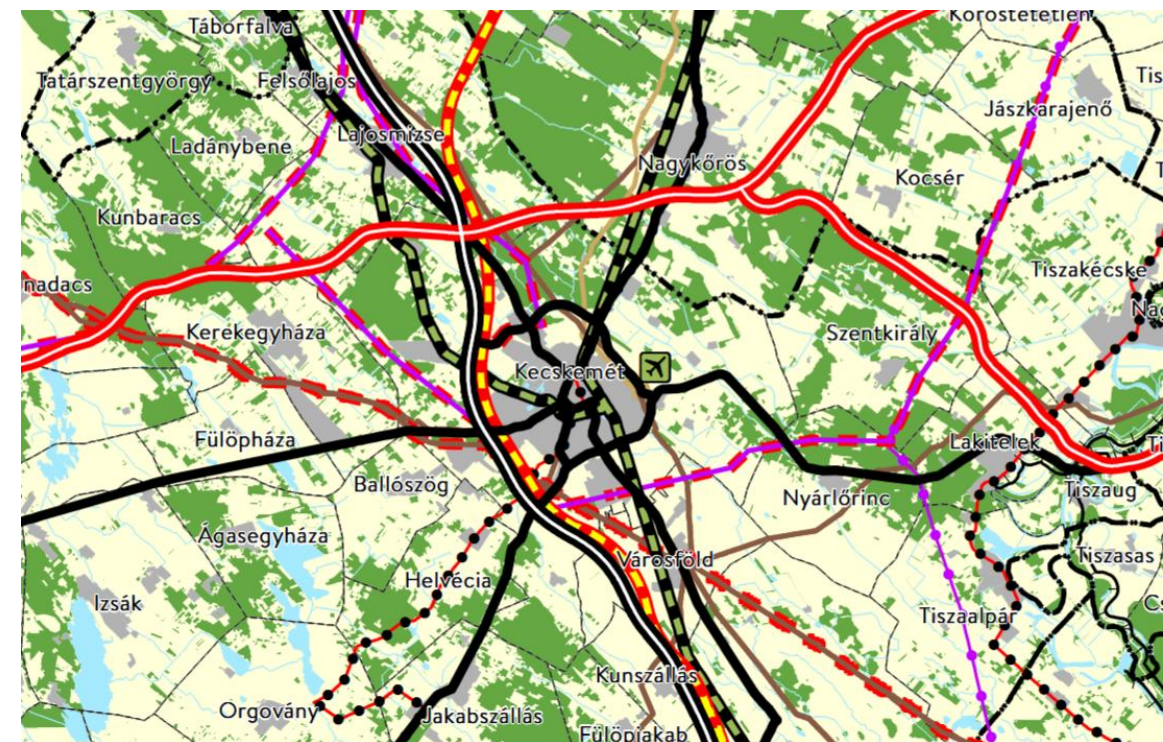
és kisteherautók esetében a 2035-re kitűzött 100%-os csökkentési célt. E cél megvalósulása az utóbbi időben gazdasági és politikai okokból kérdőjelessé vált.

- **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.²

3.1.2 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Kecskemét mobilitását tervezve irányadóak a részben az uniós stratégiákat lekövető országos stratégiai dokumentumok, amelyek az átfogó Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió alá tagozódnak be. Ezek a városi közlekedést közvetetten befolyásoló átfogóbb stratégiák, közvetlenül közlekedés-szakpolitikai útmutatások, vagy területfejlesztési fókuszú tervek, amiknek része a közlekedési hálózat és infrastruktúra fejlesztése is az alábbiak szerint:

- **A Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK, 2013)** hosszú távú jövőképet és időtálló fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg, mint például a fenntartható és kompakt városszerkezet kialakítása, intenzív együttműködés elősegítése a szereplők között vagy az utazási szükségletek mérséklése a funkciók optimális térbeli elhelyezésével.
- **Az Országos Területrendezési Tervről (OTrT)** a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik. A tervlapon feltűnő a nagysebességű vasút megjelenése Kecskemét környezetében, aminek tervezése, megvalósítása nem aktuális, műszaki tartalma nem ismert, szükségessége vitatható, Kecskemét közeli nyomvonala pedig megkérdőjelezhető, amennyiben kecskeméti közvetlen vasúti pályaudvari kapcsolatot nem ad. A vasutakat tekintve a törzshálózati vasútvonalak közül a 140-es és a 142-es vonalak szerepelnek. A megszüntetett vonalak hiánya mellett a 145-ös vonal, mint elővárosi vasútvonal hiánya is feltűnő (ld. V0 tervezett



4. ábra: Kecskemét és vonzáskörzete az OTrT-ben (forrás: e-epites.hu)

² Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – I. A városi közlekedésfejlesztés irányai



nyomvonal és fejlesztési koncepciója). Jól látható az akkor még tervezett, ma már létező M8-M44 gyorsforgalmi út. Az országos kerékpárhálózatból egy délnyugatról kapcsolódó nyomvonal és a Nagykörút északkeleti ágán jelölt rövid nyomvonal látható, pedig a Jászok, kiskunok földje kerékpárút vonal Nagykörös – Kecskemét – Bugacpusztaháza vonala része a tervnek. Természetes módon megjelenik a kecskeméti repülőtér is, mint meglévő, közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre fejleszthető repülőtér.

- A 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)** számos olyan fejlesztési eszközt jelenít meg, melyek szinte kivétel nélkül értelmezhetők Kecskemét városára is. A konkrét fejlesztések kapcsán a V0 nyomvonal Kecskeméttől jóval északabbra volt tervezett. **Az NKS jó célokat tűzött ki és jó eszközöket alkalmaz, azonban kevés szegmensben volt igazán sikeres. A szakdokumentum éppen zajló megújítása közlekedésszakmai értelemben vélhetően a célrendszer finomításait, a szervezeti és irányítási kérdéseket fogja elsődlegesen taglalni.** Az NKS céljai a következők voltak:

- a (forgalmi) menedzsment eszközök megvalósítása,
- az utazási körülmények javítása, közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben,
- az autóbuszközlekedés indokolt fejlesztése vasút nélküli elővárosi területeken,
- a közlekedésbiztonsági beavatkozások a nagyvárosokban,
- a személyszállító vasúti jármű- és autóbusz csere program,
- a vasúti szolgáltatások és a ráhordás kis költségű fejlesztése nagyvárosok térségi forgalmában,
- a módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése,
- a városi áruszállítás fejlesztése,
- a vasúthálózat közlekedésbiztonsági fejlesztése,
- a vasúti csomópont- és állomásfejlesztés,
- a meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági fejlesztése,
- a hiányzó közúti TEN-T törzs hálózati elemek építése (ez megvalósult),
- az elkerülő utak fejlesztése (a gépjárműforgalomtól felszabaduló településközpontok közlekedési felületeinek újraosztásával),
- a szűk keresztmetszetek felszámolása a vasúti TEN-T korridorokon,
- a nagyvárosok elővárosi forgalmának vasúti fejlesztése,
- a kötöttpályás rendszerek integráló fejlesztése,
- a hiányzó gyorsforgalmi útkapcsolatok építése a megyeszékhelyekre (az M44 békéscsabai célja miatt érinti Kecskemétet),
- az összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózati hiányzó elemeinek kialakítása,
- a vasúti fővonalak korszerűsítése.

- A **Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030** című stratégiai dokumentum 2030-ig 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 fővárosiban és a középvárosokban sikeresen működő közbringarendszerek révén.

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 dokumentumban megfogalmazott vállalások megvalósítása időarányosan jelenleg elmarad a tervezett ütemtől, és az eddigi eredmények csak részben mutatnak érdemi előrelépést.

- **A közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram 2023-2025**, három évre vonatkozóan nevezi meg a szakterület prioritásait, melyek a vizsgálati időszakban a következők: a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérülteinek számbeli csökkentése és a közlekedők biztonság tudatosságának növelése, az egészségesebb közlekedési környezet kialakítása, valamint megfelelő szintű finanszírozás a szakpolitikák, programok és kutatások számára. **A balesetekkel kapcsolatos statisztikákban 2019 óta inkább stagnálás tapasztalható, és egyéb területeken is szükségesek további intézkedések az érdemi előrelépéshez.**
- **A Jedlik Ányos terv 2.0** az ország elektromobilitási stratégiáját a korábbi terv felülvizsgálataként aktualizálta 2019-ben. A korábbi ambiciózus célok az elektromos autók térnyeréséről mérséklődtek és a terjedés gátját jelentő töltőinfrastruktúra hálózat fejlesztése került előtérbe, valamint az elektromobilitás közösségi perspektívái, mint az autómegosztás és az e-busz hálózat fejlesztés. **Az e-buszok beszerzése komoly forrásokat kap, ebben látható a fejlődés.**
- **A Nemzeti Energiastratégia 2030** célkitűzései: a mobilitási igények csökkentése, a hatékonyabb közlekedési módok preferálása, a jelenlegi kapacitások jobb kihasználása, a kevésbé környezetterhelő megoldások versenyképesebbé tétele fiskális eszközökkel. Javasolt eszközként nevesítik az elektromos hajtást, az agroüzemanyagok használatát a közösségi közlekedésben és a vasútfejlesztést. Ezekhez kapcsolódóan a 2020-as Klíma és Természetvédelmi Akcióterv két közlekedést érintő akciót fogalmaz meg, az egyik az elektromos autók szélesebb körű térnyerését, a másik pedig a közúti közösségi közlekedés kibocsátáscsökkentését (Zöld Busz Program) kívánja támogatni. **A Zöld Busz program zajlik, a többi cél teljesítése az előzetes ütemtervnel lassabban halad.**
- Ezeket a célkitűzéseket és projekteket erősíti meg a 2018-as második **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2)** is, amely középtávú célként kiemelte a vasúti szállítás súlyának növelését és a pénzügyi ösztönzők bevezetését. **A vasúti közlekedéshez kapcsolódó intézkedések rendszerszintű érvényesülése csak korlátozott mértékben mutatható ki, bizonyos területeken pedig nem történt előrelépés.**
- A **Nemzeti Energia- és Klímaterv (2024. évi aktualizált változata)** rögzíti, hogy a közlekedési szektor fejlesztéséhez elengedhetetlen mind a **járműállomány technológia- és erőforrásváltásának támogatása**, mind pedig az azokhoz szükséges **infrastruktúra** kiépítésének támogatása. **A közlekedésben a technológiaváltás – főként az elektrifikáció –, és a közlekedési mód váltásának** ösztönzését emeli ki a dokumentum, így tehát a tömegközlekedés és mikromobilitási eszközök használatának ösztönzése, valamint a közútitól eltérő szállítmányozás ösztönzése áll az energiahatékonysági intézkedések fókuszában. Nemzeti célkitűzésként **a közlekedési szektor** bruttó végsőenergia-felhasználásán belül a **megújuló energia részarányát** a 2021. évi 6,16%-hoz képest **2030-ra 25% értékben** határozza meg a dokumentum. A közlekedési szektor ÜHG-kibocsátásának csökkentése érdekében célként jelenik meg továbbá, hogy 2030-ban már **4 800 üzemanyagcellás jármű** – elsősorban **autóbusz** és áruszállító tehergépjármű – vegyen részt a



hazai közúti közlekedésben. A hidrogénellátást támogatandó, a **közúti töltőinfrastruktúra fejlesztése** is a tervek között szerepel.

- Említést érdemel továbbá **Magyarország Nemzeti Hidrogénstratégiája** (2021), mely szakdokumentum a tiszta hidrogén és hidrogéntekológiák hazai bevezetésére és a hidrogénipar háttérbázisának megteremtésére koncentrál.

Az országos szintű stratégiai dokumentumokról elmondható, hogy előremutatóak és támogatják a fenntartható mobilitás elveinek kiteljesedését, ugyanakkor a megvalósítás területén jelentős elmaradások vannak, így a fenntarthatóság gondolata is csak lassan szivárgott le a magyarországi városok hétköznapijaiba.

A fenntartható mobilitás kialakításával kapcsolatos kívánalmak a helyi szakági dokumentumokban a célok és a cselekvési programok szintjén már megjelentek, azonban a megvalósíthatóság vizsgálati szintjei, szakmai felmérései, a beruházások finanszírozási, köztervezési és szakmai-szabályozási keretei sok helyen még hiányosak, fejlesztésre várnak.³

3.1.3 VÁRMEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve (2020)

A megyei területrendezési terv alapvetően az OTRT. állításait bontja le megyei szintre, így megerősíti a vármegye fő úthálózati, vasúthálózati és kerékpáros elemeinek nyomvonalait. A közlekedésfejlesztési elemek felsorolásánál szereplő közúti elemek többsége megvalósult vagy építés alatt van. Kecskemét környezetében az OTRT.-hez képest nem látszanak változtatások.

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

Bács-Kiskun vármegye 2023-ban elfogadott Kerékpáros Stratégiája egy átfogó, hosszú távú fejlesztési keretet vázol fel, amelynek alapvető célja a kerékpározás szerepének megerősítése a mindennapi közlekedésben és a turizmusban egyaránt. 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.
 - A települések, településrészek és a főbb célforgalmi létesítmények közötti hiányzó hálózati kapcsolatok megszüntetése egy összefüggő útvonalrendszer kiépítésével.
 - A kerékpározás integrálása a közösségi közlekedésbe, a vasútállomások és buszmegállók kerékpárosbarát fejlesztésével (B+R parkolók).
 - 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 Pincefalu, 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, úgynevezett "kerékpárosbarát szolgáltatások" fejlesztése, mint például pihenőhelyek, esőbeállók, szervizpontok és elektromos kerékpár töltőállomások telepítése.

- **Szemléletformálás:**

- A kerékpározás népszerűsítése kampányok révén, különösen a fiatalok körében, a "klímabarát" közlekedési módok ösztönzése érdekében.

Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptió (2021)

A koncepció Kecskemét és környéke fejlettsége kapcsán rámutat arra a kettősségre, hogy Bács-Kiskun vármegye mutatóival összevetésben a térség helyzete kedvező képet mutat, ugyanakkor az infrastruktúra állapota (pl. **úthálózat, vasúthálózat, kerékpárúthálózat**, villamosenergia-hálózat, víziközművek), valamint a szolgáltatások/ellátórendszerek (pl. bölcsődei férőhelyek, szociális létesítmények, oktatás és képzés, innovációs és technológia transzfer központ kialakítása, **közösségi közlekedés**, városüzemeltetés) **fejlesztése iránti igény jelentős, és beavatkozások szükségesek a város hatékony működtetése és versenyképességének erősítése érdekében.**

A dokumentum beavatkozási területei között megjelenik a „**Fenntartható mobilitás, a várostérség megyehatáron túli településeinek integrálása, elővárosi közlekedés, parkolás**” az alábbiak szerint:

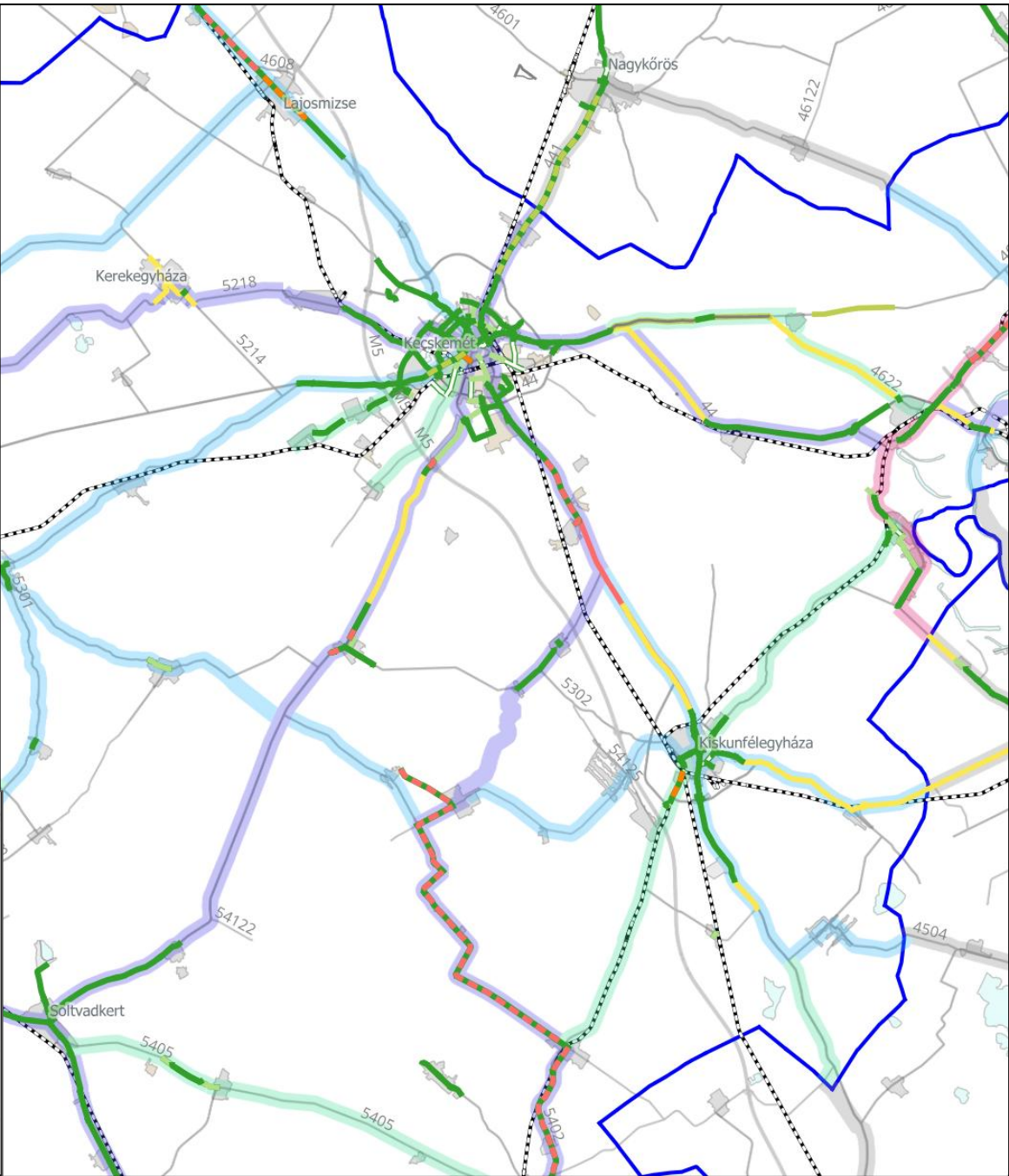
- A térségi elérhetőséget szolgáló közút- és közlekedésfejlesztés, a város megközelíthetőségét, az elővárosi közlekedési kapcsolatokat javító beruházások, ide értve a vasúti közlekedés fejlesztését is, hiányzó térségi kerékpárutak megvalósítását továbbá a még hiányzó városszerkezeti jelentőségű közúti és kerékpárúti kapcsolatok kiépítése.
- Kecskemét belvárosban a gépkocsiforgalom visszaszorításával a gyalogos és kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése.

³ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – I. A városi közlekedésfejlesztés irányai



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

- Kecskeméten a parkolási rendszer „zöldítése”, a Belváros felszíni parkolásának visszaszorítása, parkolási módok bevezetésével (jelentős álló parkolások csökkentése), mélyszíni parkolók, parkolóházak és automata parkolási rendszerek hálózatának ütemezett kialakítása.
- Közösségi közlekedés minőségének javítása (a közösségi közlekedés előnyben részesítése, az intermodalitás feltételeinek javítása, dinamikus buszsávok kialakítása, illetve feltételeinek biztosítása, városszerkezeti úthiányok megszüntetésével korszerűbb útvonal- és menetrendek tervezése, intelligens forgalomirányítás, P+R, B+R rendszerek telepítése, elektromobilitás).
- Kecskemét Megyei Jogú Város foglalkoztatási és ellátási szerepköréhez illeszkedő fenntartható járási közlekedésfejlesztés.
- A közlekedésbiztonság növelése és a különböző közlekedési módok (autós, kerékpáros) közötti partnerség erősítése.



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



3.1.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

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

Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS), amelyet a Közgyűlés 218/2017. (X. 26.) számú határozatával fogadott el, átfogó célokat és projekteket fogalmaz meg a város hosszú távú, fenntartható fejlődésének érdekében.

A legfontosabb városfejlesztési célkitűzések

A stratégia négy fő cél köré csoportosítja a fejlesztési irányokat, melyek a **versenyképes-innovatív város (Sc1), az ökotudatos-, zöld város (Sc2), megújuló város (Sc3) és az élhető, tanuló város (Sc4)** célkitűzéseket foglalja magában.

A fejlesztéseket ezen stratégiai célkitűzések mellett olyan horizontális céloknak kell áthatniuk, mint az esélyegyenlőség és társadalmi integráció elősegítése, az egészséges és fenntartható városi környezet kialakítása, valamint az "okos" városi megoldások alkalmazása (pl. forgalomirányítás, e-ügyintézés).

Közlekedésfejlesztési célkitűzések

A közlekedésfejlesztés az ITS egyik legfontosabb tematikus célja (Tc1), mely a térségi elérhetőséget szolgáló közút- és közlekedésfejlesztést, a hiányzó városszerkezeti jelentőségű közlekedési kapcsolatokat kiépítését, a belvárosban a gépkocsiforgalom visszaszorításával a gyalogos és kerékpáros közlekedés előtérbe helyezését, a parkolási rendszer korszerűsítését foglalja magában.

Az ITS-ben nevesített kiemelt közlekedésfejlesztési projektek

A P3 (Városi és térségi közlekedés-, közút- és informatikai fejlesztés programja) és a kulcsprojektek tartalmazzák a legfontosabb közlekedési beruházásokat:

1. **Intermodális Közösségi Csomópont (MVP projekt):** A kecskeméti főpályaudvar és a központi buszpályaudvar fejlesztése. Ez magában foglalja a Széchenyi téri autóbusz végállomás átköltöztetését a Noszlopy Gáspár parkba, valamint a vasútállomás komplex fejlesztését. A projekt célja a közlekedési módváltás feltételeinek javítása, így **P+R (Parkolj és utazz)** és **B+R (Biciklivel és utazz)** parkolók kialakítását is tervezi. *(tervezés alatt)*
2. **Közüthálózat fejlesztése:**
 - o **Főutak kapacitásbővítése:** Az **52. számú főút** M5 autópálya és a Nagykörút közötti szakaszának négy-sávosítása *(részben megvalósult)*.
 - o **Elkerülő utak:** A 445. sz. főút (északi elkerülő) II/2. építési ütemének (M5 autópálya és az 5. sz. főút között) megvalósítása. Tervezett továbbá a Homokbánya déli feltáró út építése. *(A déli feltáró út befejező szakaszán kívül megvalósult.)*
 - o **Körutak:** A külső körút ("Királyok körútja") hiányzó szakaszainak kiépítése (pl. Károly Róbert krt. folytatása) *(A Károly Róbert krt. folytatása megépült, Nagy Lajos-Károly Róbert krt. és a Mátyás király-Nagy Lajos király krt. összekötése továbbra is hiányzik)*.
 - o **Csomópontok:** Körforgalmak építése a forgalomáteresztő képesség növelése és a közlekedésbiztonság javítása érdekében (pl. Bem u. - Kuruc krt. kereszteződésénél, vagy az Akadémia krt. - Nyíri út csomópontnál) *(megvalósultak)*.

3. Kerékpáros és közösségi közlekedés:

- o **Kerékpárút-hálózat fejlesztése:** Hivatásforgalmi és turisztikai igényeket kielégítő hálózatbővítés (pl. Kecskemét-Kadafalva-Ballószög, Kecskemét-Hetényegyháza) *(az utóbbi elérte Hetényegyházát)*.
 - o **Járműbeszerzés:** Környezetbarát közösségi közlekedési járművek (pl. soros hibridhajtású buszok) beszerzése *(történtek beszerzések)*.
 - o **Intelligens rendszerek:** A korszerű, valós idejű forgalomirányító és utastájékoztató rendszer továbbfejlesztése *(A forgalomirányító rendszer tekintetében jelentősebb előrelépés történt)*.
4. **Repülőtér fejlesztése (MVP projekt):** A katonai repülőbázis **közös felhasználású (katonai-polgári) reptérre történő fejlesztése** a kereskedelmi célú légi szállítás (utas- és teherforgalom, Cargo-logisztikai központ) feltételeinek kialakítása érdekében *(nem történt előrelépés)*.
 5. **Vasúti fejlesztések:** A Cegléd-Szeged (140-es), a Lajosmizse-Kecskemét (142-es), a Tiszakécske-Szolnok (146-os) és a Kecskemét alsó-Fülöpszállás (152-es) vasútvonalak fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata és fejlesztése *(nem történt előrelépés)*.

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

Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója (TFK, 2021-2030) a város hosszú távú jövőképét fogalmazza meg, amely a fenntartható, kiegyensúlyozott és reziliens (ellenálló) fejlődésre összpontosít.

A koncepcióban megfogalmazott legfontosabb **városfejlesztési célkitűzések** a stratégiai célokon keresztül érvényesülnek, melyek a gazdasági növekedés biztosítása révén **a versenyképes**, az erőforrásokkal és energiahordozókkal való hatékony és takarékos bánásmód megteremtése és a természeti környezet teherbíró képességének figyelembevétele révén **a klímatudatos**, illetve a magas szintű köz- és üzleti szolgáltatásokkal, valamint a térségi szerepkörök folyamatos bővítésével **az élhető és szolgáltató város** megteremtésének egységét szolgálják.

Településszerkezeti és területhasználati elvek

A koncepció kiemelt alapelve, hogy az extenzív növekedés helyett az **intenzív, belső tartalékokra alapozó ("kompakt") fejlesztéseket** kell előnyben részesíteni. Ezzel meg kell akadályozni a város további szétterülését, és a fejlesztéseket a már kijelölt, de alulhasznosított barnamezős területekre kell irányítani. A város jelenleg kimondottan belváros-centrikus, a szolgáltatások, fontos létesítmények és közintézmények jelentős számban itt koncentrálódnak. A városszéli, külvárosi, illetve szatellit településrészek szolgáltatási kínálatának fejlesztése – a kiegyensúlyozott városszerkezeti működés szempontjából – ezért fontos cél.

A város történelmi gyűrűs-sugaras szerkezetét meg kell őrizni, a hiányzó hálózati kapcsolatok felszámolása mellett.

Közlekedésfejlesztési célkitűzések (Tc4)

A közlekedésfejlesztés a Településfejlesztési Konceptió egyik tematikus céljaként (Tc4: Fenntartható városi mobilitás erősítése) jelenik meg.

Fő célok a közlekedési ágazatot illetően:

- **A térségi elérhetőség javítása:** A meglévő, szűk keresztmetszetű országos főutak fejlesztése és a gyorsforgalmi úthálózati kapcsolatok kiépítése.



- **Közösségi és lágy közlekedés preferálása:** A gépjárműforgalom csökkentése (különösen a Kiskörúton belüli területen) és a környezetbarát közlekedési formák (gyaloglás, kerékpározás, elektromobilitás) előnyben részesítése.
- **Intermodalitás és vasúti szerepkör erősítése:** A helyi és helyközi közlekedési módok közötti átjárhatóság javítása, a kötöttpályás közlekedés elővárosi és logisztikai szerepének növelése.
- **Parkolási rendszer korszerűsítése:** A növekvő gépjárműállomány okozta problémák kezelése érdekében parkolóházak, mélygarázsok építése a belvárosban, valamint P+R (Parkolj és utazz) és B+R (Biciklivel és utazz) rendszerek kiépítése a közlekedési csomópontoknál.

Kiemelt Közlekedésfejlesztési Projektek és Feladatok

A koncepció számos, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű, valamint önkormányzati projektet nevesít a közlekedés területén, amelyek többsége megvalósult vagy megvalósulásuk folyamatban van:

1. Közúthálózat fejlesztése:

- Az **M8 gyorsforgalmi út** (Dunavecse-Kecskemét) közötti szakasz fejlesztésének előkészítése *(folyamatban)*.
- Az **M44 gyorsforgalmi út** (M5 autópálya és Szentkirály közötti szakasz) megvalósítása *(megvalósult)*.
- Az **52. számú főút** (M5 autópálya és Nagykörút közötti szakasz) fejlesztése *(részben megvalósult)*.
- A **Nagykörút** (különösen a Bethlen körút) fejlesztése, kapacitásbővítése.
- Átkötőút építése az 52. számú főút és Halasi út között *(előkészítése folyamatban)*.
- A hiányzó körútszakaszok kiépítése a Királyok körútján *(a Károly Róbert körút megépült)*.
- A **Homokbánya déli feltáró út** megépítése *(részben megvalósult, folytatás előkészítés alatt)*.
- A közlekedésbiztonság növelése érdekében a szűk keresztmetszetű csomópontok (pl. Akadémia krt. – Nyíri út) korszerűsítése, körforgalmak építése *(több megvalósult)*.

2. Kötöttpályás és intermodális fejlesztések:

- **Intermodális Közösségi Csomópont** (pályaudvar) kiépítése Kecskeméten.
- A **142. számú vasútvonal** (Budapest-Lajosmizse-Kecskemét) teljes rekonstrukciója és villamosítása.
- A **140. számú vasútvonal** (Cegléd-Szeged) felújítása, vágányhálózat és biztosítóberendezés korszerűsítése.
- Közös használatú **katonai/polgári repülőtér** fejlesztése (Cargo központ kialakítása).

3. Lágy közlekedés és intelligens rendszerek:

- A **kerékpárút-hálózat** fejlesztése, a hiányzó szakaszok megépítése a városban és a térségi kapcsolatokban.
- **P+R és B+R** parkolók létesítése a közlekedési módváltás feltételeinek javítására.

- **Intelligens forgalomirányítási és parkolási rendszer** kialakítása.

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

Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája (FVS) a 2021–2027-es uniós programozási időszak forrásainak felhasználásához szükséges kulcsfontosságú dokumentum. A stratégia egy komplex jövőképet fogalmaz meg a város számára, középpontban a fenntarthatósággal és a rezilienciával (ellenállóképességgel) a TFK és ITS jövőképét alapul véve.

Legfontosabb Városfejlesztési Célkitűzések (Stratégiai Célok)

Az FVS négy fő stratégiai cél (élhető, szolgáltató, klímatudatos és versenyképes város megteremtése) mentén határozza meg a fejlesztési irányokat, amelyek mind a város élhetőségének, mind a versenyképességének növelését szolgálják.

A TFK-val megegyező módon településszerkezeti alapelvként a stratégia a **"kompakt város"** elvét hangsúlyozza, ami az extenzív növekedés helyett a belső tartalékokra alapozó, intenzív fejlesztéseket támogatja.

Közlekedésfejlesztési célkitűzések és projektek

A közlekedésfejlesztés az FVS-ben kiemelt tematikus cél (Tc4: Fenntartható városi mobilitás erősítése).

Fő célkitűzések:

- **Fenntartható mobilitás erősítése:** Előtérbe kell helyezni a **közösségi közlekedést, az elektromobilitást és a lágy közlekedési módokat** (gyaloglás, kerékpározás).
- **Gépjárműforgalom csökkentése:** Különösen a belvárosban szükséges a gépjárműforgalom visszaszorítása forgalomcsillapítási megoldásokkal.
- **Intermodalitás:** A közlekedési módváltást támogató intermodális csomópontok létrehozása és fejlesztése, különösen a vasúti közlekedés szerepének erősítésével.
- **Intelligens rendszerek:** Intelligens forgalomirányítási és parkolási rendszerek, valamint az e-mobilitást támogató digitális szolgáltatási háttér feltételeinek javítása és erősítése.

Az FVS-ben meghatározott kiemelt közlekedésfejlesztési projektek és beavatkozások:

1. Közúthálózat fejlesztése (Tc1):

- **Hiányzó szakaszok kiépítése:** Fontos beavatkozás a **Károly Róbert körút még hiányzó szakaszának kiépítése** a kapcsolódó közmű- és zöldfelületi hálózat fejlesztésével, ami a Nyíri úti Kórház fejlesztési területével és az Északi városkapuval is összefügg.
- **Forgalomcsökkentő utak:** Feltáró utak építése az elzárt és barnamezős területek megközelíthetőségének javítására, például a Homokbánya déli feltáró út 3. fázisának megvalósítása.



- **Térségi kapcsolatok:** A szatellit településrészeknél (Hetényegyháza, Katonatelep) a bekötőutak fejlesztése, mint például a hetényegyházi bekötőút M5-ös autópályába történő bekötése, valamint a 441. sz. főút kapacitásbővítése.

2. Közösségi Közlekedés és Intermodalitás (Tc4):

- **Intermodális csomópontok:** A Kecskemét vasúti pályaudvar menti fejlesztési övezetben intermodális közlekedési központ (vasút, busz, közút, kerékpár) kialakítása, beleértve a kapcsolódó utak és csomópontok fejlesztését.
- **Vasúti fejlesztések:** Az elővárosi vasúti kapcsolat és a közlekedési módváltás feltételeinek javítása (pl. P+R és B+R parkolók építésével) a szatellit településeknél (Hetényegyháza, Katonatelep, Kisfái).
- **Járműpark:** A hagyományos közösségi közlekedési formák infrastrukturális fejlesztése és eszközparkjának modernizációja (pl. elektromos motorok, buszok) a gépjárműforgalom csökkentése érdekében.

3. Lágy Közlekedés (Tc4):

- **Kerékpárút-hálózat:** A városrészek közötti és a környező településekhez kapcsolódó **kerékpáros közlekedési hálózat rendszerszempon্তু fejlesztése**, ideértve a hiányzó szakaszok kiépítését (pl. Ceglédi út mentén, vagy Kadafalvára, Matkóra és Talfájára vezető szakaszokon).
- **Mikromobilitás:** Közösségi és lágy közlekedési formákat támogató rendszerek (pl. közösségi kerékpárrendszer, roller kölcsönző és elszámoló rendszerek) tervezése és komplex fejlesztése.

4. Intelligens Mobilitás:

- **Parkolás- és forgalomirányítás:** Az autós forgalom csökkentése érdekében **intelligens parkolási struktúra** kialakítása, mely magában foglalja a parkolóházakat, mélyparkolókat, P+R rendszereket, valamint a belvárosi felszíni parkolás visszaszorítását.
- **Digitális tájékoztatás:** Elektronikus tájékoztatási rendszerek kiépítése a menetrendek, csatlakozási lehetőségek, parkolás- és forgalomirányítás összehangolása érdekében, a rugalmasabb igénybevétel elősegítésére.

Kecskemét Megyei Jogú Város Településrendezési Terve – Alátámasztó javaslat – Közlekedési munkarész

A 2023-ban elkészült anyag beépült a város településrendezési tervébe, aminek elfogadása napirenden van, de még nem történt meg. Bár a településrendezési terv megalapozásának nem volna feladata koncepcionális közlekedési állítások, javaslatok megfogalmazása, azonban akár az egyes módok hálózata, akár a városrészi tervek kapcsán ezek egy részének átgondolása szükségszerű volt. Így aztán a munkában jelentős koncepcionális gondolkodás történt, közlekedéshálózati vizsgálatok folytak a következő fő 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 az azóta elfogadott közlekedési koncepció szellemi előképére. A Trt.-ben megfogalmazott legtöbb javaslatot a koncepció átvette, továbbfejlesztette, így itt fogalmazódott meg először:

- A szabadidős gyaloglás növekvő igényeihez a városi sétányok létrehozása,
- A kerékpáros szabadidős fejlesztések fontossága, a kerékpáros fejlesztéseknek a Belváros megközelíthetőségére való fókuszálása,
- A vasútfejlesztések kapcsán a módváltási igények tisztázása és a vasút városi elvágó hatásának hangsúlyozása,
- A városi főhálózat egyes elemein buszsávok kialakításának lehetségesége,
- A városban tapasztalható közúti problémák és a csomóponttípus választásának összefüggése,
- A déli városrész, mint közúti szempontból legrosszabb állapotban lévő terület azonosítása,
- Az alapelvek és a konkrét javaslatok mentén több városi fejlesztési területre is koncepcionális közúti és kerékpárúti hálózattervezés történt.

A TrT kapcsán érdemes hangsúlyozni, hogy új infrastrukturális elemek (különösen a kerékpárutak, de a közútbővítések, parkolási létesítmények, zöldfelületek stb.) elhelyezése nagyon nehezzé vált, ahol az elmúlt évtizedekben nem volt tudatos területvédelem, ott az alapvető fejlesztések (például járdák) megépítése is szinte lehetetlen, sok esetben keresztmetszeti problémákkal (szabályozási szélesség) küzdenek a tervezők.

A készülő új TrT fejlesztési területeinek tervezett területhasznosítását és megelőlegező közlekedésfejlesztési módszere jó gyakorlat, az úthálózat képét a SUMP készítése során figyelembe vettük.

Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025)

A koncepció Közgyűlés által történő elfogadása 2025 novemberében megtörtént. A dokumentum alapvető célkitűzése, hogy a várost egy fenntarthatóbb, élhetőbb fejlődési pályára állítsa, amelynek során Kecskemét autóval is jól közlekedhető, de nem autóközpontú várossá válik. **A koncepció a közútfejlesztési dominancia oldására, a közlekedési módok közötti egyensúly megteremtésére és a közlekedési rendszer minőségi fejlesztésére összpontosít.**

A dokumentum a következő témákat tárgyalta mélységében, a legfontosabb pontokon forgalmi modellezéssel támogatva a döntéseket:

- A városi közlekedésfejlesztés irányai
- A közlekedési módok jelentősége Kecskeméten
- Kecskemét szétterülése
- Közlekedési szokások Kecskeméten
- Gyalogos közlekedés - helyzetleírás, célok és eszközök
- Kerékpáros közlekedés - helyzetleírás, célok és eszközök
- Vasúti közlekedés - helyzetleírás, célok és eszközök
- Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés - helyzetleírás, célok és eszközök
- Baleseti helyzet - helyzetleírás, célok és eszközök
- A Belváros közlekedése
- Parkolás
- City-logisztika
- Az országos közúthálózat és csomópontjai



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

- A helyi fő- és gyűjtőúthálózat
- Belterületi kiszolgáló és lakóutak
- Mezőgazdasági úthálózat
- Módváltás - helyzetleírás, célok és eszközök
- Lakótelepek, iparterületek, tanyás külterületek közlekedési problémái

Jelen tanulmány az elfogadott közlekedési koncepció helyzetleírásaira, adataira, megállapításaira és fejlesztési javaslataira nagymértékben támaszkodik, azt előképének és meghatározó iránymutatásnak tekinti.

Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz Városfejlesztési Programterve 2021-2027 (TOP – TVP) - 7. verzió

A Városfejlesztési Programterv (TOP Plusz Városfejlesztési Programterv - TVP) az FVS Cselekvési tervén alapul, és azokat a projekteket tartalmazza, amelyek a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) keretében támogathatók, ezen projektek beépültek a SUMP intézkedéscsomagjaiba és projektlistájába.

Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP, 2016)

Kecskemét SUMP-ja 2016-ban készült el. Leírásait, céljait összevetve a mai állapotokkal megállapítható, hogy nem sokat veszített aktualitásából. Kecskemét 2016-ban még csak a küszöbén állt az iparvárossá válásnak és a 2016-os SUMP jól érzékelte a várható problémákat és mai szemmel is jól vázolta fel a szükséges cselekvéseket, amelyekből azonban sajnos sok minden nem valósult meg.

Mivel jelen tanulmány éppen ennek a SUMP-nak a megújítása, ezért részletes elemzésétől itt eltekintünk, az egyes fejezetekben idézni fogjuk a 2016-os SUMP releváns megállapításait.

Érdemesnek tartjuk ugyanakkor a helyzetértékelési rész SWOT elemzésének Erősségek-Gyengeségek részét idézni:

Erősségek	Gyengeségek
Jelentős ipari potenciál, erős gazdasági szereplők jelenléte a városban	Autóközpontú gondolkodásmód
Kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedés, a város jó megközelíthetősége	Hiányos közúti és kerékpáros hálózat, tagolt, műszakilag leromlott úthálózat
Folyamatosan kiépülő városi közúti elkerülők	A belváros közlekedésének rendezetlensége, zsúfoltság, forgalmi dugók, parkolási nehézségek
Kerékpározásra alkalmas domborzati viszonyok és éghajlati adottságok	Intelligens forgalomirányítás teljes hiánya
A városi döntéshozók elkötelezettsége a fenntartható mobilitás mellett	Szuburbanizációs folyamatok, szétterülő településszerkezet, az egyes funkciók közötti nagy belső távolságok
Kedvező társadalmi háttér: pozitív vándorlási egyenleg, stabil természetes szaporulat, javuló iskolázottság, erősödő környezettudatosság a lakosság körében	A közforgalmú közlekedés nem tud méretgazdaságosan működni, a külső városrészek közötti kapcsolatok gyengék, vannak ellátatlan területek
Kifejezetten jó hálózati kapcsolatokkal rendelkező városban belüli és városkönyeki kötőtpályás hálózat	A kötőtpályás közlekedés alacsony részaránya a város közlekedési szerkezetében

6. ábra: A 2016-os SUMP SWOT elemzésének részlete

Mint azt a később leírtak is alátámasztják majd, az erősségek és gyengeségek szerkezete alapvetően változatlan maradt, jelentősebb átrendeződés nem azonosítható.

A 2016-os SUMP fejlesztési programcsomagjainak többsége is kiállta az idő próbáját:

- I. VONZÓ, EMBERKÖZPONTÚ VÁROSMAG LÉTREHOZÁSA: MIÉNK ITT A TÉR!
- II. KOMPLEX KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK: BICIKLIZZ, KECSKEMÉT!
- III. TUDATOS MOBILITÁS FEJLESZTÉSE KECSKEMÉTEN: KÖZLEKEDJ OKOSAN
- IV. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZET ALAPVETŐ JAVÍTÁSA. 2024-RE A HALÁLOS KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁNAK FELÉRE CSÖKKENTÉSE KECSKEMÉTEN: MINDENKI MEGVAN
- V. VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS: MINDENKINEK JÁR
- VI. MINŐSÉGI ÁTSZÁLLÁSI PONTOK KIALAKÍTÁSA: VÁLTSUNK!
- VII. KAPACITÍV ÉS FOLYAMATOS HALADÁST LEHETŐVÉ TEVŐ KÖZÚTI TÖRZSHÁLÓZAT MEGVALÓSÍTÁSA: MEGVAN A HELYE
- VIII. A VÁROSI SZÁLLÍTÁSI IGÉNYEK KORSZERŰSÍTÉSE: LÁTHATATLAN LOGISZTIKA
- IX. KECSKEMÉTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT LÉTREHOZÁSA: NEKED SZERVEZZÜK
- X. HOSSZÚ TÁVÚ FEJLESZTÉSEK KERETRENDSZERE: KECSKEMÉT 2050

Az I-II-IV-VI-VII programcsomagok most is kulcselemei a közlekedési koncepciónak, az V. és a IX. programcsomagok pedig a helyi buszszolgáltató létrejöttével részben megvalósultak. A III., VIII. és a X. csomagok intézkedései, illetve javasolt eszközei korlátozott mértékben kerültek alkalmazásra, ugyanakkor a VIII. program bizonyos elemei (city-logisztikai) a Belváros átalakítása esetén várhatóan ismét napirendre kerülnek.

Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terv felülvizsgálata (KHT, 2025)

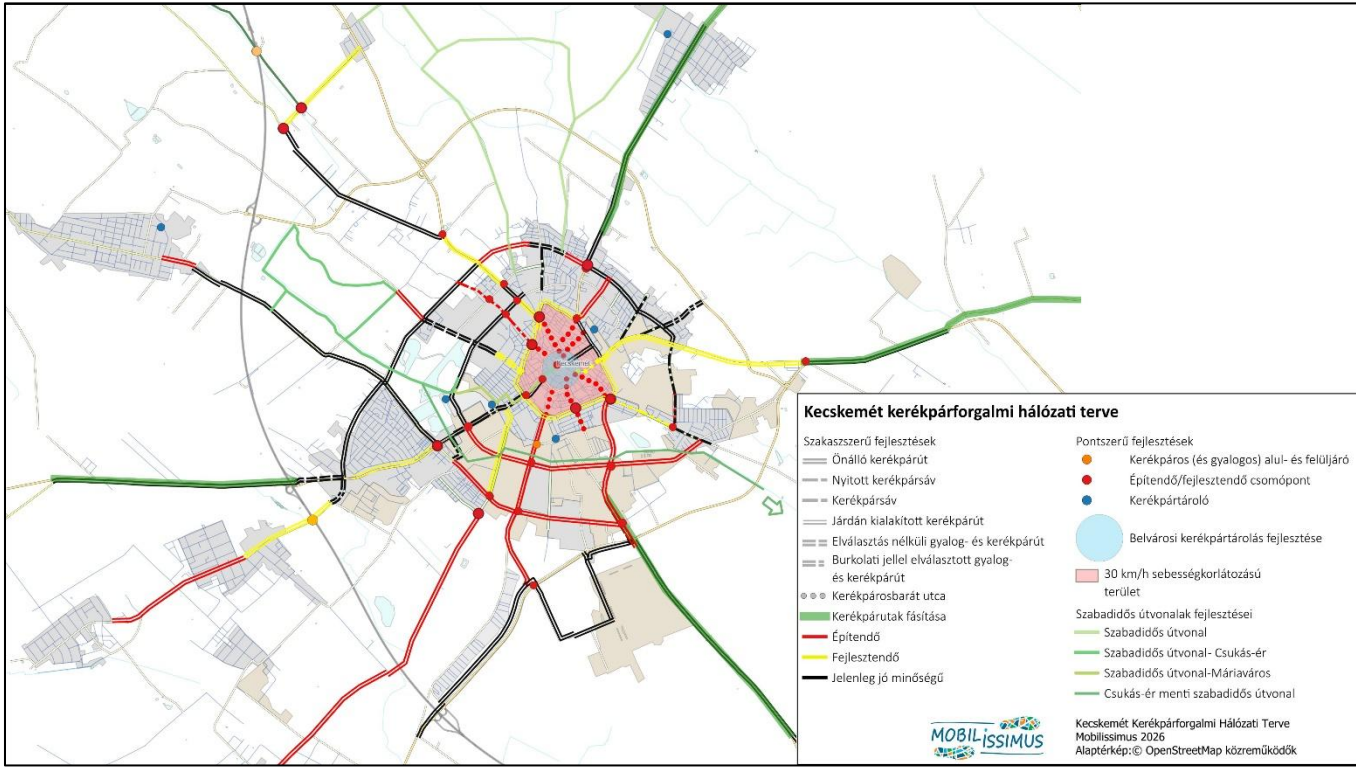
A 2014-es KHT nagyon fontos városi mérföldkő volt, számos ott leírt fejlesztés azóta megvalósult, de városi szinten kevés a mély változás. Az iparvárossá lett Kecskeméten a növekvő közúti forgalom és az ettől elmaradó ütemben fejlődő kerékpárhálózat mellett a kerékpározás feltételeiben összességében nem következett be számottevő javulás. Ezt támasztja alá az is, hogy 2011 és 2022 között a kerékpározás részaránya mintegy 4%-kal csökkent, ami a közlekedési mód társadalmi megítélésének és vonzerejének stagnálására utal. A kijelölt fókuszterületeken történtek előrelépések, de közel sem sikerült minden célt megvalósítani. A felülvizsgált KHT szerint **Kecskemét számára a legfontosabb egy egységesen magas minőségű, ténylegesen is összefüggő városi gerinchálózat kialakítása, belvárosi központtal. A kerékpározás népszerűsége akkor lesz érdemben magasabb, ha a jó hálózat és annak minőségi kiegészítői (tárolás, útirányjelzés, szabadidős elemek stb.) kínálati oldalról vonzóvá teszik. Ez egyben a város alapvető mentális változását is igényli, ahol a kerékpáros infrastruktúra prioritásként fejlődik.**

Fejlesztési prioritások

1. **A meglévő hálózat hiányzó kulcselemeinek pótlása:** 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 jelentős javítása. Ezzel összefüggő hálózat jön létre, amelyet már érdemes továbbfejleszteni, kiterjeszteni.
2. **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.
3. **Városi főtengelyek 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 tenné a várost kerékpárral átjárhatóvá, az egyes városrészeket megközelíthetővé.
4. **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 Vacs-hegyen keresztül a Kecskeméttől északra elterülő természetközeli terület feltárására. Itt a biztonság, az árnyékolás és a pihenőhelyek építése alapvető.
5. **A déli városrészek belvárosi bekötése:** A déli városrészek bekötése a kerékpáros városi hálózatba – különösen a Könyves Kálmán körüti kerékpárút építése, Kiskunfélegyházi út, Halasi út, Boróka utcánál az M5 autópálya keresztezhetősége – régóta azonosított, jelentős forrásigényű és műszakilag összetett, de a hálózati folytonosság szempontjából szükséges fejlesztési irány.
6. **Városi kerékpártárolás fejlesztése:** Sürgető az ismert 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.
7. **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.



7. ábra: Kecskemét Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

Kecskemét Megyei Jogú Város Klímastratégia (2021)

A stratégia 2/2. kötetében rögzített közlekedéssel kapcsolatos célkitűzések a mitigációs (kibocsátáscsökkentési) célok elérését szolgálják, mivel a közlekedés a városi szén-dioxid kibocsátás egyik legnagyobb forrása az épületek energiafogyasztása és a nagyipari kibocsátás mellett. Az átfogó célkitűzés szerint a városi CO₂ kibocsátásnak 2030-ra 40%-kal kell csökkennie a 2012-es bázishoz képest. A közlekedési ágazat célkitűzéseit elsősorban két tematikus cél köré csoportosítja a dokumentum: a „Füstmentes Zónák kialakítása” (M2) és a „Klíma-barát közlekedési rendszerek” (M3).

1. Füstmentes Zónák kialakítása (M2), fókusz a megnövekedett gépjárműforgalom és a légszennyezés kezelésén.

- Városi gépjárműforgalom csökkentése (M2.4): autómentes és csökkentett forgalmú zónák, illetve null-emissziós zónák a belvárosban.
- Gépjárműpark modernizálása (M2.5): önkormányzati és lakossági elektromos gépjárművek beszerzése, CO₂ kibocsátáson és légszennyezésen alapuló helyi gépjárműadózás bevezetésének vizsgálata.
- Fenntartható mobilitás ösztönzése (M2.6): „lágy közlekedési módok” (gyaloglás, kerékpározás, elektromobilitás) erősítése és elterjesztése, és szükséges infrastruktúra biztosítása, intermodális központ kialakítása P+R és B+R parkolókkal.
- Közösségi közlekedés fejlesztése (M2.7): környezetbarát és energiahatékony közforgalmú közlekedési rendszer megvalósítására, elektromos vagy más tiszta autóbuszok beszerzése.

A távlati jövőkép szerint 2040-re a belvárosi „füstmentes” zónákban csak hibrid vagy elektromos járművek közlekedhetnek.

2. Klíma-barát közlekedési rendszerek (M3), a regionális szerepkört támogató, nagy rendszereket érintő fejlesztések:

- Az elővárosi és teherszállítási kötőtpályás (vasúti) közlekedés feltételeinek javítása (M3.1):
- A city-logisztika rendszerének kialakítása, szabályozása (M3.2): alacsony vagy zero kibocsátású belvárosi zóna: (gyűjtőraktárak és logisztikai elosztóbázisok létrehozása, a belső területeken csak elektromos vagy egyéb környezetbarát tehergépkocsik
- Egységes tarifarendszer (M3.3) és kombinált vasúti–autóbusz–kerékpár bérlet bevezetése.

Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP, 2020)

Kecskemét Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetsége (Covenant of Mayors) által kidolgozott módszertanon alapul, és célja, hogy 2030-ig a városi CO₂-kibocsátás 40%-kal csökkenjen a 2012-es bázishoz képest.

A SECAP a közlekedési célkitűzéseket a kibocsátás csökkentésére (Mitigáció) összpontosítja, külön kiemelve a gépjárműpark modernizálását, többek között a környezetbarát gépjárművek beszerzésével (M-VI.), a közösségi közlekedés fejlesztését (M-VII.) elektromos – egyéb tiszta autóbuszok beszerzésén és az üzemeltetés feltételeinek biztosításán, ill. a közösségi közlekedés szolgáltatási környezetének komplex fejlesztésén keresztül, valamint az elővárosi és teherszállítási kötőtpályás (vasúti) közlekedés feltételeinek javítása révén. A közlekedési célkitűzések között szerepel még a gépjárműforgalom csökkentése, beleértve az autómentes és csökkentett forgalmú zónák kijelölését és a városi parkolási rendszer átalakítását (M-VIII.) Végül a fenntartható mobilitás ösztönzése célt, a lágy közlekedési módok előnyben részesítése, közbringa rendszer kialakítása, az elektromobilitás városi háttérfeltételeinek javítása, a city-logisztika rendszerének kialakítása, a parkolásiirányítási rendszer kiterjesztése és intelligens városi forgalomirányító rendszer fejlesztése révén kívánja megvalósítani az akciótervet. (M-IX.).



Kecskemét - Gazdasági Program 2025-2030

Kecskemét Gazdasági Programja (2025-2030) a közlekedést és a kapcsolódó infrastruktúrát a város versenyképességének, fenntarthatóságának és a kiegyensúlyozott területfejlesztésnek kulcsfontosságú elemeként kezeli. A közlekedésfejlesztési célkitűzések több stratégiai területen, kiemelten a **Kompakt Város** (I. Stratégiai Cél) koncepciójához kapcsolódnak, amely a szétterülő városszerkezet kihívásaira keres megoldást. A befektetések vonzása, a helyi vállalkozások működése és a lakosság mobilitása szempontjából kulcsfontosságú a helyi közlekedési hálózat kapacitásának bővítése, elővárosi vasútvonalak fejlesztése, városon belüli hiányzó útkapcsolatok kiépítése. A dokumentum a Kompakt város stratégiai célhoz kapcsolódóan a városrészek közötti kapcsolatok erősítését célzó tematikus célt határozza meg, mely magában foglalja a városon belüli térszerkezeti, közúti és közlekedési kapcsolatok minőségi fejlesztését, a közlekedési módváltási lehetőségek vizsgálatát, és a városrészek közötti funkciók tudatos áttelepítését, a mobilizációs igények csökkentése érdekében. A program tartalmazza továbbá a városrészek közötti kapcsolatok erősítését célzó tervezett beavatkozási területeket is az alábbiak szerint:

- Tervezett vasútfejlesztések:
 - Tervezett módváltási zónák kialakítása
- Városi elérhetőséget szolgáló tervezett közútfejlesztések:
 - Városrészek közötti tervezett útkapcsolatok kiépítése
 - Iparterületek elérését szolgáló tervezett útfejlesztések
 - Közösségi közlekedés tervezett fejlesztése

Kecskemét Megyei Jogú Város Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterve (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 program holisztikus megközelítést alkalmaz, amely túlmutat a szűken vett zöldfelületi fejlesztéseken. A dokumentum a közelmúltban került véglegesítésre, a Közgyűlés 2025. november végén fogadta el.

A dokumentum vizsgálati és stratégiai köteteiben meghatározott **zöld utak és zöld sétányok** koncepcionálisan összekapcsolhatók a SUMP célrendszerével.

„Zöld utak és zöld sétányok” (Vonalas Zöldinfrastruktúra)

A vonalas zöldinfrastruktúra (utak és sétányok menti elemek) fejlesztése a hálózati kapcsolatok biztosításában kap kulcsszerepet, különös tekintettel a városi területekre.

1. Hálózati Kapcsolatok és Folyamatok:

- 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**.

2. Konkrét Fejlesztési Intézkedések a Vonalas Elemen:

- **Fasorok és Fák:** A **„Zöld utak és fasorok megőrzésének és megújításának programja”** kulcsfontosságú, mivel a fák által nyújtott ökoszisztéma-szolgáltatások (pl. árnyékolás, mikroklima-javítás) a leginkább érzékelhetőek a lakosság számára.

- **Fahelyek és Térbeli Igények:** A terv a Helyi Építési Szabályzat kiegészítésére tesz javaslatot – a korábbi elvárásokat meghaladó – minimum **2,25 m² fahelyek** kialakításának előírásával, valamint a burkolatokra és a törzsvédelemre vonatkozó részletes szabályozás tekintetében.
- **„Zöld övek” létesítése:** A **4 sávós Nagykörúton és a belső 4 sávós utakon** (pl. Kiskörút) a szélső közlekedési sávok helyén **„zöld övek”** létesítése javasolt a zöldfelület növelése érdekében.
- **Klímaadaptív megoldások:** Új fák telepítésénél **klímafák** és **vízkezelő fahelyek** alkalmazása javasolt a csapadékvíz helyben tartása és beszivárogtatása céljából, valamint a szárazodás okozta károk megelőzésére.
- **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.
- **Fenntartás:** A zöldfelület-fenntartásban dolgozók folyamatos képzése és az eszközpark megújítása szükséges az **ökológiai szemléletű fenntartás** bevezetéséhez (pl. helyben mulcsozás, víztakarékos öntözési módszerek).
- **Minőségbiztosítás:** Elengedhetetlen a tájépítész műszaki ellenőr alkalmazása a kifejezetten zöldinfrastruktúra-fejlesztési célú beruházások minőségének ellenőrzésére.

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.



3.2 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR, ALAPADATOK

3.2.1 A VÁROS TÉRSÉGI SZEREPE

A szolgáltatástervezés során figyelembe kell venni, hogy Kecskemét térségi szerepkörei mindinkább erősödnek és ebből adódóan a vonzáskörzete egyre kiterjedtebb. Az elmúlt években elvégzett vizsgálatok alapján megállapítható, hogy Kecskemét foglalkoztatási szerepköre 2012 óta folyamatosan erősödik, napi szinten több tízezer fő ingázik Kecskemétre, hivatásforgalmi vonzásterülete pedig eléri a 90-100 kilométeres rádiuszt. A legerősebb vonzás a 30-35 km sugarú körön belül mutatható ki, amely 30 települést érint. Ezen elsődleges vonzáskörzeten belül meghatározhatunk még egy magterületet is, amely 18 település körülbelül 118 000 lakosára terjed ki. Ezen körön belül a legerőteljesebb a napi kereskedelmi és oktatási célú ingázás, illetve a hivatali ügyintézés és egészségügyi szolgáltatások igénybevétele. **Az erősödő agglomerációs folyamatokból következik az elővárosi mobilitás növekedése, az iparvárosi lét kiteljesedéséből következik Kecskemét logisztikai szerepkörének bővülése.**

3.2.1.1 Közigazgatási szerepkör

Kecskemét megyei jogú város Bács-Kiskun vármegye és a Kecskeméti járás székhelye, valamint a körülötte kialakult nagyvárosi településeggyüttes központi települése⁴. Vármegyeszékhelyi és járásközponti funkciójából adódóan otthont ad a két közigazgatási szint különböző funkcióinak, mint járási és vármegyei kormányhivatalok és bíróságok, valamint a Kecskeméti MJV Önkormányzata mellett a Bács-Kiskun Vármegyei Önkormányzatnak is. A járási és vármegyei funkciók, és nem csak közigazgatási szolgáltatások révén **Kecskemét vonzása legalább vármegyei szintű**. Itt található a Bács-Kiskun vármegyei kormányhivatal, annak szervezeti egységeként a földhivatali főosztály, és működik kormányablak is, elengedhetetlen szerepet betöltve a vármegye és a térség életében.

3.2.1.2 Gazdasági-kereskedelmi, munkaerőpiaci szerepkör

Bács-Kiskun vármegye Top 100 vállalkozása közül 44 cég rendelkezik kecskeméti székhellyel. Az összesítésben szereplő, nemcsak városi, hanem nemzetközi szinten is meghatározó gazdasági szereplők a munkavállalók 47%-át foglalkoztatják. A bevételek nagyságát vizsgálva pedig egyértelmű vezető szerepük van a város gazdaságán belül, mivel a városban realizált nettó árbevételnek 81%-át, míg az export tevékenységből származó nettó árbevételek 99%-át ezek a cégek termelik meg.

A multinacionális cégek és a hazai nagyvállalatok mellett többek között az uniós forrásoknak is köszönhetően, a KKV szektor is jelentős fejlesztéseket hajtott végre az elmúlt években. Csak a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) keretében a kecskeméti vállalkozások az elmúlt közel öt évben mintegy 36 milliárd Ft-os támogatást nyertek el, melynek segítségével, több mint 61 milliárd forintnyi beruházást valósítottak meg. A nyertes projektek kétharmadát mikro- és kisvállalkozások jegyzik, emellett még nonprofit szervezetek, nagyvállalatok is segítséget kaptak elképzeléseik megvalósításához. Emellett a különböző szervezetek Kecskemét területén uniós operatív programok segítségével jelentős (1 milliárd Ft feletti) beruházásokat is megvalósítottak, amelyek jelentősen hozzájárultak a város szolgáltatási és ellátási színvonalának emeléséhez.⁵

Kecskemét komoly autóipari központtá vált, az elmúlt években a városban a beruházási kedv nem csökkent. A városnak többek között külpontos fekvése okán is erős gazdasági (munkaerőpiaci, szolgáltatási, logisztikai, gazdasági hálózati) vonzása van Jász-Nagykun-Szolnok, Csongrád-Csanád és Pest vármegyék közeli területeire is.

3.2.1.3 Oktatási szerepkör

A vonzáskörzeti vizsgálatok során fontos kiemelni a város térségi oktatási funkcióját. Ezt a szerepkört részben az egyházi iskolák (református, piarista és katolikus) térségi hatókörű beiskolázási gyakorlatának, a város széleskörű középiskolai szakmakínálatnak, illetve a felsőfokú oktatási intézmények (Neumann János Egyetem, Károli Gáspár Református Egyetem, Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem Kodály Zoltán Zenepedagógiai Intézet) erősödő és szélesedő képzési palettájának köszönheti Kecskemét.

A város 32 általános iskolai, 4 szakiskolai és készségfejlesztő iskolai, 8 szakközépiskolai, 9 szakgimnáziumi, valamint 13 gimnáziumi feladatellátási hellyel rendelkezik. Az oktatási intézmények sokszínű képzési kínálatot biztosítanak mind a sport és a humán, mind pedig a műszaki és természettudományos érdeklődésű fiatalok számára.

Kecskemét közoktatási intézményeibe körülbelül 17 000 tanuló jár, közülük nagyjából 3000 diák más településekről veszi igénybe Kecskemét oktatási szolgáltatásait. A vonzáskörzet kiterjedésére jellemző, hogy csak az állami fenntartású kecskeméti oktatási intézményekbe a diákok 150 településről érkeznek, közülük nem egy, több mint 100 km-es távolságból.

A felsőfokú oktatás esetében a bejárók aránya még magasabb értéket mutat (82%), mint a közoktatás esetében. A Neumann János Egyetem valamivel több, mint 3100 hallgatójából több mint 2500-an más településekről járnak be Kecskemétre, nagyságrendileg 500 településről érkeznek a diákok az egyetem három karára (az egyetem legfrissebb, ezzel kapcsolatos közlése a 2020/21-es tanévre vonatkozik, amikor is 505 különböző településről volt jogviszonnyal rendelkező hallgatójuk). A szülők lakhelye alapján történt vizsgálat eredményeként megállapítható, hogy a vármegye területéről az összes bejáró hallgató csak hozzávetőlegesen 28%-a érkezik, melyből a járás települései a diákok 7%-át adják. A felsőoktatási funkció túlmutat nem csak a vármegye, de a Dél-alföldi régió keretein is, 2020. évi adatok alapján a legtöbb bejáró hallgatót Budapest (188 fő), Szolnok (98) Nagykőrös (91 fő), Szeged (89 fő), Cegléd (75 fő) és Kiskunfélegyháza (62 fő) adta az egyetemnek.⁶

3.2.1.4 Kulturális szerepkör

A város színházi életét a Kecskeméti Katona József Nemzeti Színház, a Kelemen László Kamaraszínház és a Ruszt József Stúdiószínház művészei és előadásai határozzák meg. A városi színjátszás értékes színfoltját képezi a fiatalabb korosztályokat megszólító Ciróka Bábszínház.

A város kulturális intézményei közül több országos hírű és szakmailag elismert. Közülük megemlíthető a Katona József Könyvtár, a Hírös Agóra Kulturális és Ifjúsági Központ, a Ráday Múzeum, a Bozsó Gyűjtemény és a Kecskeméti Katona József Múzeum Cifrapalota Kiállítóhelye.

⁴ Területi Statisztika c. folyóirat 64. évfolyam 3. számában megjelent, Tóth Géza által írt, Agglomerációk, településeggyüttesek és vonzáskörzetek Magyarországon, 2024 c. tanulmány, <https://doi.org/10.15196/TS640304>

⁵ Kecskemét - Gazdasági Program (2025-2030) - 1.2 A város gazdasága

⁶ Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 I. KÖTET MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ 1.1.1



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

Kecskemét országos jelentőségű kiállításokkal és bemutatóhelyekkel is rendelkezik, mint például a Magyar Fotográfiai Múzeum, a Magyar Naiv Művészek Gyűjteménye és a Szókraténusz Játékmúzeum. A város művészeti alkotóműhelyeiről is „hírös”, kiemelkedő központjai a Nemzetközi Kerámiastúdió, a Nemzetközi Zománcművészeti Alkotóműhely és a magyar animáció egyik vezető műhelyeként számontartott Kecskemétfilm Kft. is.

Kecskemét építészeti örökségének a vallási épületek (Szent Miklós templom, református templom, katolikus nagytemplom, görögkeleti templom, evangélikus templom, piarista templom és a Zsinagóga) mellett fontos eleme a gazdag szecessziós építészet, amely meghatározza a városközpont egyedi építészeti arculatát, aminek országos viszonylatban is kiemelkedő alkotása a felújítás alatt álló Cifrapalota.⁷

3.2.1.5 Egészségügyi-szociális szerepkör

Az egészségügyi ellátás területén jelentős területi szerepkört tölt be Kecskemét. 2013. január 1-től a Kecskeméti Megyei Kórházhoz csatolták Kiskunfélegyházi Városi Kórházat és Kalocsai Szent Kereszt Kórházat, így a szervezeti egység immár 3 város 5 telephelyén, 1785 ágyon lát el gyógyító feladatokat. A Bács-Kiskun Vármegyei Oktatókórház kecskeméti telephelyei mintegy 500 000 fő egészségügyi szakellátását biztosítják. A kórház 33 fekvőbetegosztálya és több mint 130 járóbeteg szakellátása napi szinten mintegy 6000-7000 fő ellátását biztosítja. Az Onkoradiológiai Központ, az orthopédia, a haematológia, az endocrinológia, az anyagcsere és diabetológia, a gastroenterológia, az idegsebészet, a stroke, a PIC, a nephrológia, a kardiológia, a kéz- és szájsebészet a fekvőbetegek ellátásában vármegyei területi ellátó szerepkörrel rendelkezik.

Az intézmény területi illetékességből adódóan teljes körű kórházi ellátást nyújt Kecskemét, Ágasegyháza, Ballószög, Fülöpháza, Helvécia, Jakabszállás, Kerekegyháza, Kunbaracs, Ladánybene, Lajosmizse, Orgovány, Városföld, Felsőlajos, Izsák, Tiszakécske, Lakitelek, Szentkirály, Nyárlőrinc, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunpeszér, Tiszaug, Szabadszállás és Fülöpszállás lakosai részére.

Speciális térségi egészségügyi szerep jelenik meg még az egykori Repülőkórházban (jelenleg Magyar Honvédség Egészségügyi Központ Repülőorvosi-, Alkalmasságvizsgáló és Gyógyító Intézet), ahol a katonai pilótajelöltek, a kiképzett repülőállomány, valamint a repülést kiszolgáló földi személyzet (műszakiak, repülésirányítók) alkalmassági és szűrővizsgálatait végzik.⁸

3.2.1.6 Kecskemétről történő eljárás

A SUMP felülvizsgálata során dedikált felmérés elvégzésére nem volt mód, így a legfrissebb mérhető adatokra, a 2022-es népszámlálásra támaszkodtunk. **A Kecskeméten lakó foglalkoztatottak (56 099 fő) több, mint 85%-a városban is dolgozik**, és habár Kecskemét foglalkoztatási centrum és kiterjedt vonzáskörzettel rendelkezik, azoknak a száma (8261 fő) sem elhanyagolható, akik Kecskeméten laknak, de ettől eltérő települést adtak meg munkahelyük településeként. A máshol dolgozók közül legtöbben (2 859 fő) Budapest valamelyik kerületét jelölték meg a munkavégzésük helyszínéül. 664 fő külföldön vállal munkát, míg 452 fő Lajosmizsén, 272 Nagykőrösön, 252 Kiskunfélegyházán, 226 pedig Szegeden dolgozik. Ezen foglalkoztatottak közül legtöbben – 5209 fő (63%) – autóval érik el munkahelyüket. Kecskeméten összesen 697 olyan közoktatásban tanuló került rögzítésre a népszámlálás során, aki a lakóhelytől eltérő településen végzi tanulmányait. Esetükben olyan kimondottan magas arányú közlekedési mód, mint a munkavállalók esetében nem figyelhető meg. Legtöbben – 193 fő (28%) – távolsági busszal közlekednek, azonban a vasút – 144 fő (21%) – és az autó – 110 fő (16%) részaránya is figyelemre méltó.⁹



⁷ Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 I. KÖTET MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ 1.1.4.3

⁸ Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 I. KÖTET MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ 1.1.1

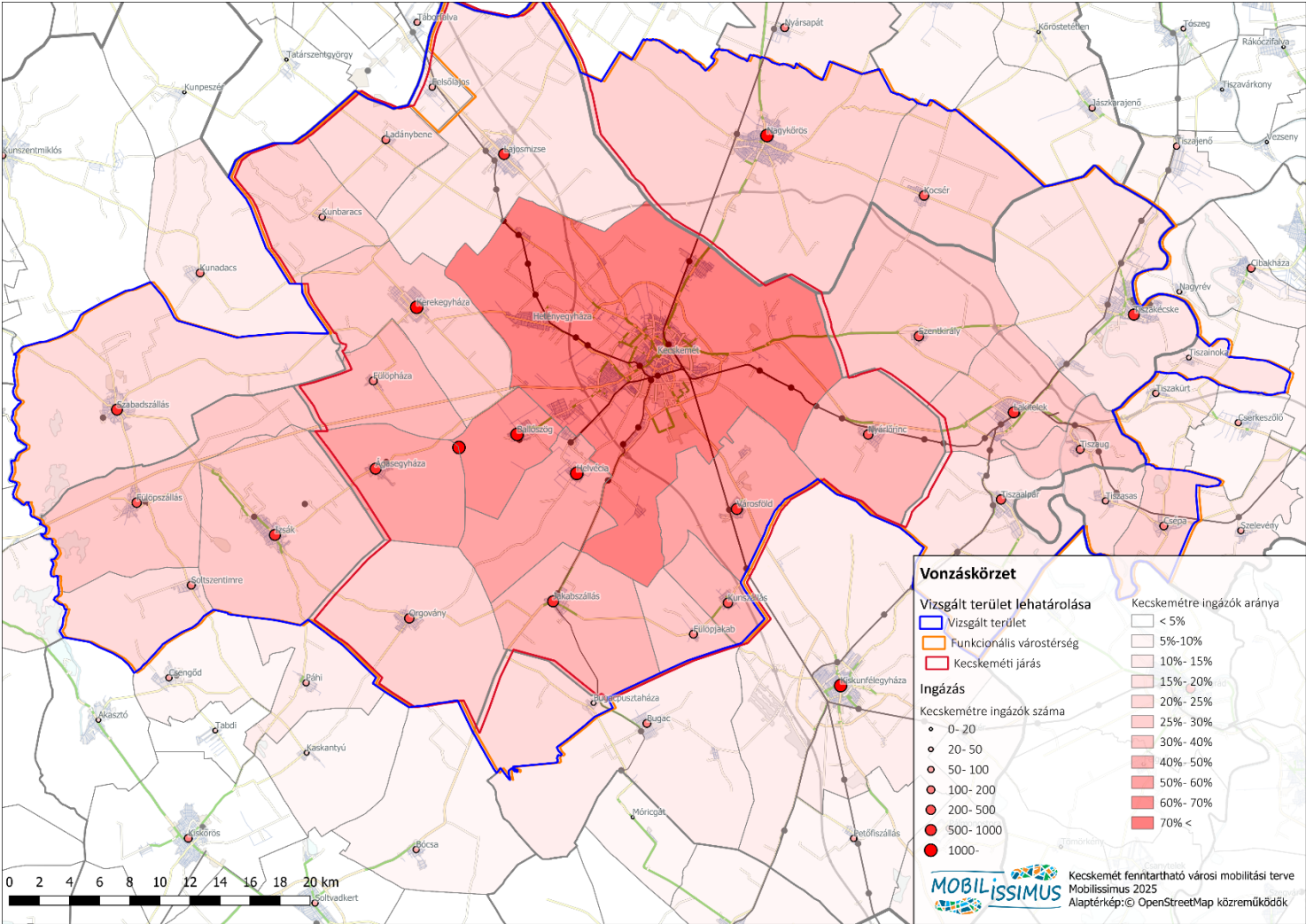
⁹ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – II. A közlekedési módok jelentősége Kecskeméten



3.2.1.7 Kecskemét funkcionális vonzaskörzete

Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város funkcionális vonzaskörzetét azok a települések alkotják, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a az adott városba ingázik.¹⁰ Kecskemét **esetében – Kecskemétet is beleértve – 31 település alkotja a város funkcionális vonzaskörzetét** a 2022-es magyarországi népszámlálás adatai alapján:

- 30+%: Ballószög, Helvécia, Városföld, Ágasegyháza, Jakabszállás, Fülöpháza, Nyárlőrinc, Kunszállás, Szentkirály, Kerekegyháza, Tiszaug, Izsák, Fülöpjakab, Fülöpszállás, Lakitelek (15 település)

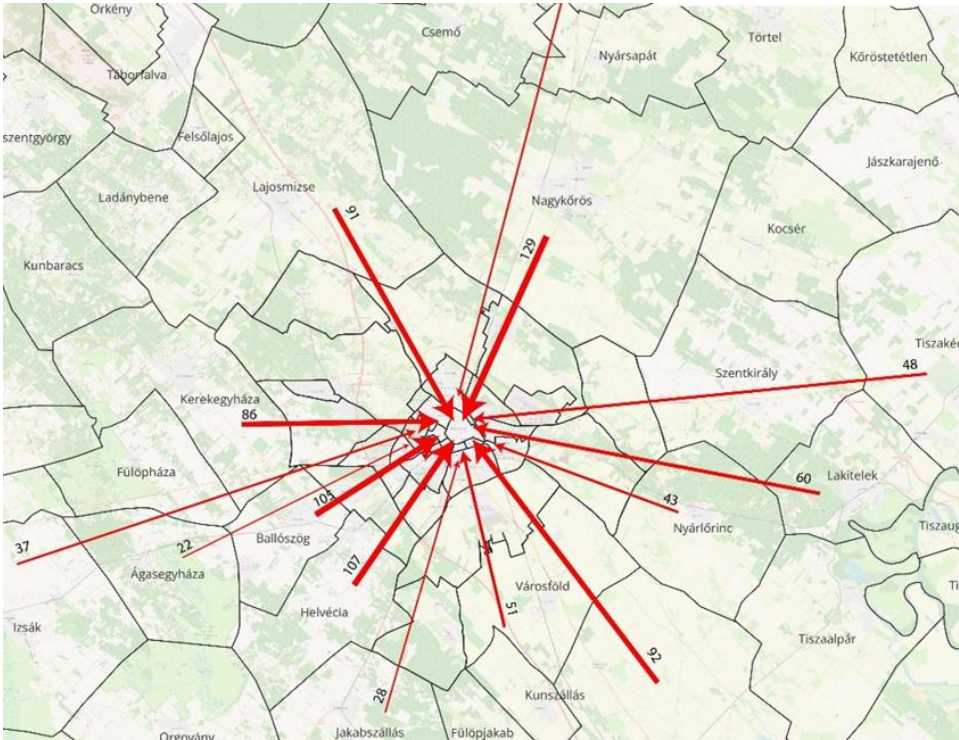


8. ábra: Kecskemét funkcionális várostérsége (Forrás: Mobilissimus)

- 15+%: Orgovány, Nagykőrös, Csépa, Kocsér, Kunbaracs, Soltszentimre, Bugacpusztaháza, Tiszasas, Ladánybene, Szabadszállás, Tiszaalpár, Lajosmizse, Tiszakécske, Tiszainoka (14 település)
- A fentiek szerint meghatározott vonzaskörzetet további egy településsel (Felsőlajos) egészítettük ki, amely ugyan valamivel elmarad a 15%-os küszöbtől, viszont a Kecskeméti járáshoz tartozik, így **a közigazgatási kapcsolatot is figyelembe véve** Kecskemét vonzaskörzetébe soroltuk, így **a vizsgált terület összesen 30 településre terjed ki.**

A Közlekedési Koncepció készítése során a Telekom cellainformációs adatai alapján vizsgálhatók voltak a kecskeméti belvárosba a reggeli csúcsidőszakban induló tényleges utazások. Az alábbi ábrán a környező településekről a Belvárosba érkezők utazásszámai láthatók.

Korábban vizsgálatra kerültek a Kecskemét egész területére érkező utazásszámok is, amikhez képest jóval kisebb értékeket látunk ezen a térképen (például Nagykőrös 600-as utazásszáma Kecskemét egészére a Belvárost tekintve ötödére csökkent), azaz a környékről érkezők meghatározó része nem a Belvárost célozza, azonban Kecskemét térségi kapcsolatrendszerének kirajzolására alkalmas az illusztráció.



9. ábra: A Kecskemét belvárosába a környékről érkező utazások száma a reggeli csúcsidőszakban (Forrás: Mobilissimus)

¹⁰ Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.



3.2.2 SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

3.2.2.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

Kecskemét a Duna-Tisza köze közigazgatási és gazdasági központja, Magyarország nyolcadik, a Dél-alföldi régió második legnépesebb városa (lakónépessége 110.373 fő, valamivel több, mint 2/3-a a régióközpont Szeged népességszámának), Bács-Kiskun vármegye székhelye, a Kecskeméti járás központja. Kecskemétet – Nyíregyháza kivételével – a népességszám alapján felállított rangsorban csak régióközpont szerepkört is betöltő centrumok előzik meg. Bács-Kiskun vármegyén belül Kecskemét népességi súlya az elmúlt 20 évben (2000-ben 19,63%, 2010-ben 21,58%, 2019-ben 21,97%) folyamatosan növekedett. A népességszámához viszonyítva Kecskemét viszonylag nagy közigazgatási területtel rendelkezik (322,2 km²), amely a megyei jogú városok között a harmadik legnagyobb, s jelentős fejlesztési potenciált hordoz magában.

Kecskemét jelentőségét jól tükrözi, hogy a hazai településszerkezeten belül – meghatározó szerepű – nagyvárosi településeggyüttes központja besorolást kapott, így természetes vonzásközpontja további hét (Ágasegyháza, Ballószög, Fülöpjakab, Helvécia, Jakabszállás, Kerekegyháza, Kunszállás) településnek.

Kecskemét térségi kapcsolatait gazdasági-, illetve közigazgatás és irányítási központi szerepköre határozza meg. Legjelentősebbek a munkaerőpiaci, közigazgatási, az oktatási / felsőoktatási, valamint az egészségügyi ellátás területén megfigyelhető térségi kapcsolatok.¹¹

3.2.2.2 Természeti adottságok

Kecskemét a Duna-Tisza közti Homokhátság, környezetileg érzékeny – a Kárpát-medence szárazodásnak leginkább kitett – területén fekszik, ahol a klimatikus és természeti környezeti viszonyok erőteljesebben befolyásolják a város jövőbeli fejlődését, mint más tájegységekben elhelyezkedő városokét.

Napjainkra azonban nem csak a természeti területek, hanem a – mintegy 300 év alatt kialakult – mozaikos erdő- és mezőgazdasági kultúrtáj is átalakult, védelemre szorul. Ez nemcsak tájeshetetikai, környezetvédelmi-közegészségügyi szempontból jelent feladatot (hiszen ez a tágabb lakókörnyezete az itt élőknek), napjainkban mindinkább jelentkeznek ennek a település- és tájgazdálkodás tekintetében felmerülő problémái. Ez leginkább a külterületen növekvő számban műveletlenül hagyott, gyakran rendezetlen területekből érzékelhető.

A mezőgazdasági területek védelmének fontos feladata a jó termőhelyi adottságú területek védelme. Az utóbbi évtizedben végrehajtott, a külterületeket beépítésre szánt területekké kijelölő, illetve belterületbe vonással járó fejlesztések esetében megfigyelhető az a tendencia, hogy ezek több esetben a jó és kiváló termőhelyi adottságú, magas aranykorona-értékű területeken valósultak meg. A kedvezőtlen folyamat visszaszorítása érdekében biztosítani kell, hogy zöldmezős beruházások csak a gyengébb minőségű területeken valósulhassanak meg (ld. termőföld védelem). Kiemelten ajánlandó továbbá a mezőgazdasági területek megőrzése, további felaprózódásuk és átminősítésük megakadályozása.

Kecskemét külterületének – a 2024-ben elfogadott FVS alapján – közel 14%-át (4.500 ha) teszik ki a természetközeli, vagy zavart élőhelyek az ökoszisztéma alaptérkép alapján. A 4.500 ha kiterjedésű terület legnagyobb részét, 3.200 ha-t a gyepterületek alkotják, melyekből 1950 ha-t a nyílt homokpuszta gyepek tesznek ki. A korábbi 2000-es felméréshez képest jelentősen csökkent a szikes, vagy szikesedésre hajlamos gyepek, illetve a vízben álló, vagy időszakos vízállás alatt álló gyepek, mocsári és lápi növényzet területe. Elsősorban a beépítési határ mentén, valamint a belterületeken található gyepek zöme erősen zavart, degradált, antropogén hatásoknak kitett vagy ültetett (park, liget, botanikus kert).

Kecskemét térségében a legnagyobb észlelt probléma az ariditás fokozódása, illetve ezzel összefüggésben a talajvízszint csökkenése. A talajvízszint csökkenéséhez a vízművek úgy járulnak hozzá, hogy tervezési céljuk szerint elvezetik a vizet a területéről. Ez bizonyos szereplőknek rövid távon ugyan kedvező lehet (nincs belvíz a gazdálkodó földjén), de hosszútávon mindenképpen nemkívánatos hatásokat válthat ki. Napjainkban ezt felismerve a gazdálkodók oldaláról is egyre inkább megjelenik az igény a vízvisszatartásra, ugyanakkor a térségi vízkormányzásban ez a gyakorlatban még kevésbé jelenik meg. A terület már napjainkban is jelentős vízhiánnyal küzd, ami a mezőgazdasági tevékenységet nagymértékben korlátozhatja a jövőben, továbbá a természeti környezet állapotát is rontja, illetve megváltoztathatja (új növényfajok megjelenése). Kecskemétnek, mint a Homokhátságon fekvő településnek az érintettsége nem kérdőjelezhető meg e kérdésben. Tényként állapíthatjuk meg, hogy Kecskemét nyolc talajvízszint megfigyelő kútjának adatai alapján az 1956-60 közötti átlagos szinthez képest 2000-re a kutakban több mint 1 méterrel süllyedt a talajvíz. A 2000-es évek eleje óta további kb. 30-40 cm süllyedés mutatható ki. A folyamat a klímaváltozás térségi hatásaival is összefüggésben van, bár a jelenleg tapasztalható regionális vízhiány a 30-40 évvel ezelőtti csapadékhányokkal mutat inkább összefüggést (emberi és egyéb természetes hatások mellett).¹²



¹¹ Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 I. KÖTET MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ 1

¹² Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 I. KÖTET MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ 1.3



3.2.2.3 Épített környezet

Kecskeméten minden Magyarországon jellemző beépítés hangsúlyosan jelen van:

- A Belváros organikus, sűrűn beépített, sűrű utcahálózattal rendelkező terület, a jelentős forgalom és a parkolási igények kielégítésének szándéka azonban számos rossz kompromisszumot szült. **Ez a szemlélet komoly akadálya a minőségi közlekedési fejlesztéseknek.**
- A lakótelepek (Széchenyiváros, Árpádváros, Műkertváros) jellemzően zöldbbek, tervezett és kapacitív az utcahálózat és van minőségi belső gyalogoshálózat is. **A lakótelepeken belül a gyaloglás és a kerékpározás feltételei jók, a fő gond a parkolás, ahol a lakossági igények kiszolgálása a zöldfelületek leburkolása felé tolja a napi gyakorlatot.**
- Kecskeméten is jelentős a kertvárosok aránya, egyben ez a leggyorsabban növekvő lakóövezeti kategória. A kertvárosok elérhetősége és lakóinak mobilitása az autóhasználatra épül, a keskeny utcák és a nem feltétlenül biztonságos csomópontok jelenléte is ezt erősíti. **A kertvárosi területek jellemezhetők a legmagasabb arányú személygépkocsi használattal, ennél fogva számos kapacitáshiányt jelző problémával terheltek, úgy mint a torlódások, balesetveszélyes csomópontok, menekülőútkeresés vagy a lokális túlparkolás. Ezen körülmények jelenleg korlátozzák az egyéb közlekedési módok térnyerésének lehetőségeit.**
- Alföldi specialitás a tanyák, lakott külterületek nagy száma és aránya. Ezek többsége lényegében kertvárosi jellegű, de az elmúlt évtized intenzív kiköltözési hullámai sok helyen rossz minőségű várostestet hoztak létre a megközelítés fejlesztése vagy akár fejleszthetősége nélkül. **A volt tanyás területek egy része messze esik a város belső részeitől, úthálózata burkolatlan, keskeny, közlekedési szempontból nehezen fejleszthető.**
- 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 iparterületek közlekedése alapvetően a személy- és tehergépjármű-forgalomra épül, ennek megfelelően az iparterületek közötti megközelíthetősége és a környező járműforgalom lebonyolítása jellemzően kielégítően működik. A tágabb érintett területeken ugyanakkor gyakoriak a rossz megoldások (lakóutcákon megközelíthető gazdasági területek, hiányzó gyalogos- kerékpáros- és autóbuszos infrastruktúra, megfelelő szinten ki nem szolgált kanyarodóirányok stb.). Az alternatív közlekedési módok terjedésének akadályai nehezen megváltoztatható, összetett strukturális okokra vezethetők vissza, így a közlekedési infrastruktúra gépjármű-központú kialakítása a többi közlekedési mód számára – rendszerszinten – sem helyet, sem egyéb infrastruktúrát nem biztosít maradéktalanul. Az ipari munkahelyek esetében a nem autós munkavállalói érkezések motivációja alacsony.**

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 népességszáma is hasonló ütemben, 9 401 főről 13 025 főre növekedett), a beépítésre szánt területek folyamatos (sokszor kontrollálatlan) növelése, valamint az iparterületek megjelenése¹³ 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, az egyéb belterületi

¹³ 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-ral csökkent, a művelésből kivont területek nagysága ugyanettől az évtől napjainkig 691 ha-t tett ki.

egységek és a külterületek lakosságnövekedése egyre nagyobb, közösségi közlekedéssel egyre kevésbé ellátható területeket és egyre hosszabb utazásokat eredményezett.

Ez a szétterülési folyamat egyáltalán nem kedvez a közlekedési rendszer hatékonyságának, számos hosszú távon is kiszámíthatatlan településrész jött már eddig létre. A folyamat megállításában a nagyobb területeket egységesen kezelő és erőskező településrendezés, valamint e területek megelőlegező jellegű közlekedésfejlesztése hozhat áttörést, amire már vannak kezdeményezések.

3.2.3 TÁRSADALMI HÁTTÉR, DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Kecskemét az elmúlt negyedszázad folyamán Magyarország egyik legstabilabb demográfiai folyamatokat mutató települése volt, amely lakosság száma alapján (a lakónépesség száma 2023-ban: 109 450 fő) hazánk 8. legnépesebb települése. Kecskemét Bács-Kiskun vármegye demográfiai centruma, a vizsgált időszakban a vármegye lakosságának egyre nagyobb százaléka (2000-ben 19,63%, 2010-ben 21,58%, 2016-ban 21,81%, 2023-ban 22,26%) élt a vármegyeszékhelyen.

A város élhetőségét, vonzerejét, valamint kiemelkedő gazdasági és városfejlesztési folyamatait tükrözi, hogy az elmúlt 25 év kedvezőtlen hazai népesedési folyamatai ellenére lakosságszáma, kisebb hullámzások mellett, a legutóbbi két népszámlálás között folyamatosan 110 000 fő körül tudott maradni. Kecskemét gazdasági fejlődésének és a stabil munkahelyeknek köszönhetően a városba az elmúlt évtizedben mintegy 5300 fős éves átlagos bevándorlás történt. Emellett azonban szembesülnie kellett a településnek az egyre erősödő hazai nagytérégi városversennyel (Győr, Székesfehérvár, Debrecen, Szeged), valamint Budapest közelségével, minőségi munkahelyeinek és magasabb jövedelmi szintjének népeségelszívó, illetve a vidéki térség alacsonyabb ingatlanárainak mobilizáló hatásaival is. Ezek a társadalmi folyamatok kirajolták a népességmegtartás területén jelentkező kihívásokat, illetve a jövőbeli teendők sorát (pl. jól képzett szakemberek városba vonzása, a kecskeméti fiatalok helyben tartása, minőségi munkahelyek létrehozása, élhető lakókörnyezet és megfelelő színvonalú városi szolgáltatások kiépítése, illetve biztosítása).

Kecskemét vonzáskörzetének lakossága jelentős változásokon ment keresztül az utóbbi évtizedekben. A 2011-es és a 2022-es népszámlálás adatai alapján a város lakossága összesen 3291 fővel csökkent ezen időszak alatt, ami számszerűsítve a legnagyobb különbség a régióban, százalékosan viszont az átlagot képezi le (-3%).

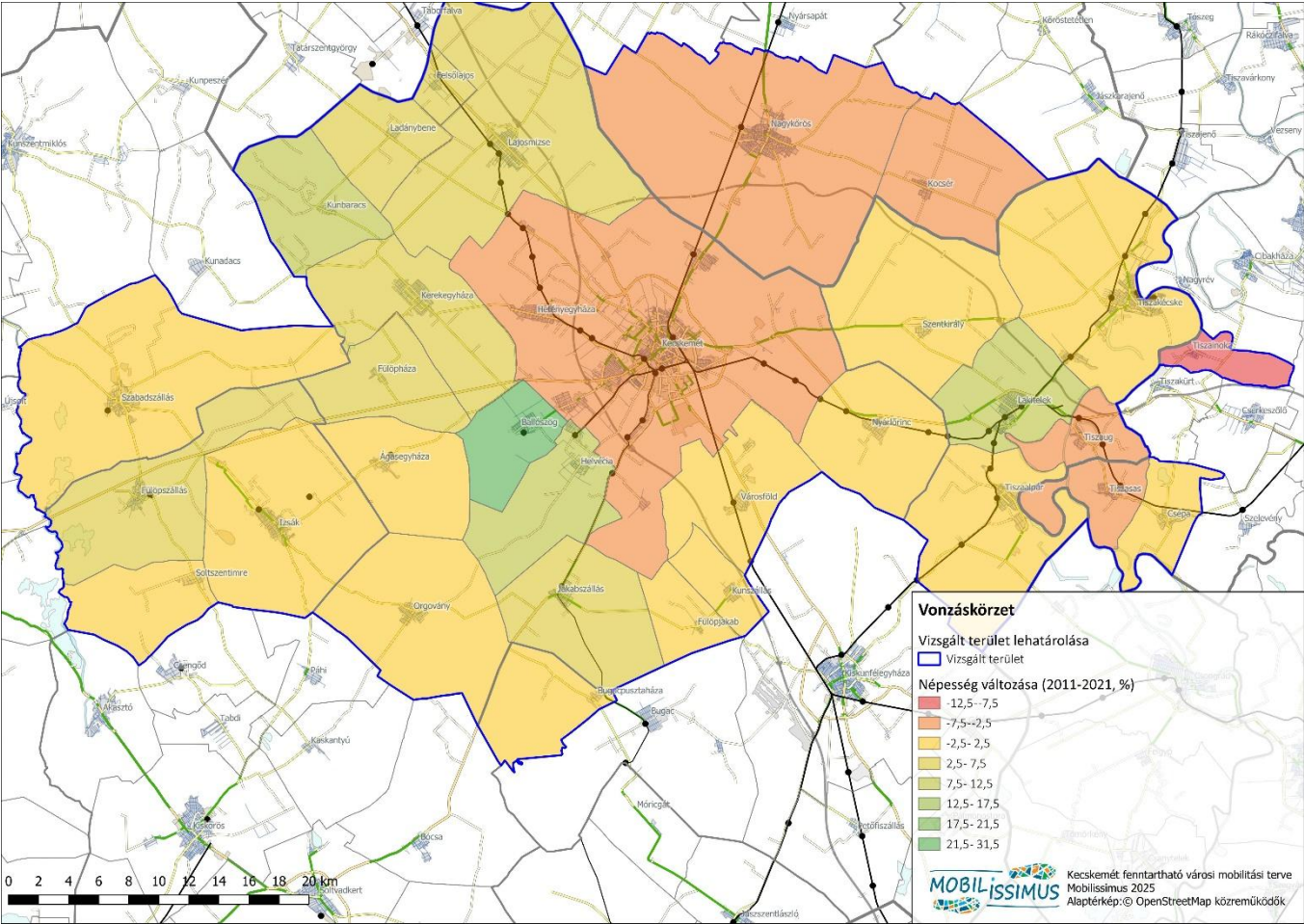
A funkcionális várostérseghhez tartozó 30 településen élők száma 16 település esetében csökkent, 14 esetben pedig növekedett. Érdemes megfigyelni a kirajzolódó trendet, miszerint a Kecskeméttől nyugatra, a város közelében fekvő települések lakosságszáma döntően növekedett 2011 és 2022 között, ezzel szemben viszont a várostól kelet felé esőké csökkent. Ez a tendencia utalhat a térség lehetőségei és vonzó tekintetében vett leszakadására is a nyugati agglomerációval szemben. Külön figyelemre méltó Ballószög lakosságszáma, amely 2011 és 2022 között csaknem harmadával, 29%-kal nőtt, ami messze kimagaslik a vizsgált terület többi települése közül. Nagykőrös is említést érdemel,

Lakosság	2011 (fő)	2022 (fő)	Változás (%)
Agasegyháza	1893	1883	-1%
Ballószög	3260	4211	+29%
Bugacpusztaháza	260	259	-0%
Csépa	1656	1623	-2%
Felsőlajos	888	936	+5%
Fülöpháza	834	864	+4%
Fülöpjakab	1147	1172	+2%
Fülöpszállás	2172	2257	+4%
Helvécia	4451	4897	+10%
Izsák	5650	5616	-1%
Jakabszállás	2591	2697	+4%
Kerekegyháza	6284	6458	+3%
Kocsér	1892	1785	-6%
Kunbaracs	613	667	+9%
Kunszállás	1665	1705	+2%
Ladánybene	1620	1697	+5%
Lajosmizse	11050	11673	+6%
Lakitelek	4449	4867	+9%
Nagykőrös	24134	23116	-4%
Nyárlőrinc	2300	2263	-2%
Orgovány	3318	3271	-1%
Soltszentimre	1269	1261	-1%
Szabadszállás	6093	5956	+2%
Szentkirály	1911	1867	-2%
Tiszaalpár	4898	4880	-0%
Tiszainoka	412	377	-8%
Tiszaújváros	11430	11216	-2%
Tiszasas	1047	1003	-4%
Tiszaug	894	857	-4%
Városföld	2156	2150	-0%
Kecskemét	111 411	108 120	-3%

10. ábra: Kecskemét és vonzáskörzetének lakossága 2011-ben és 2022-ben (forrás: Központi Statisztikai Hivatal)



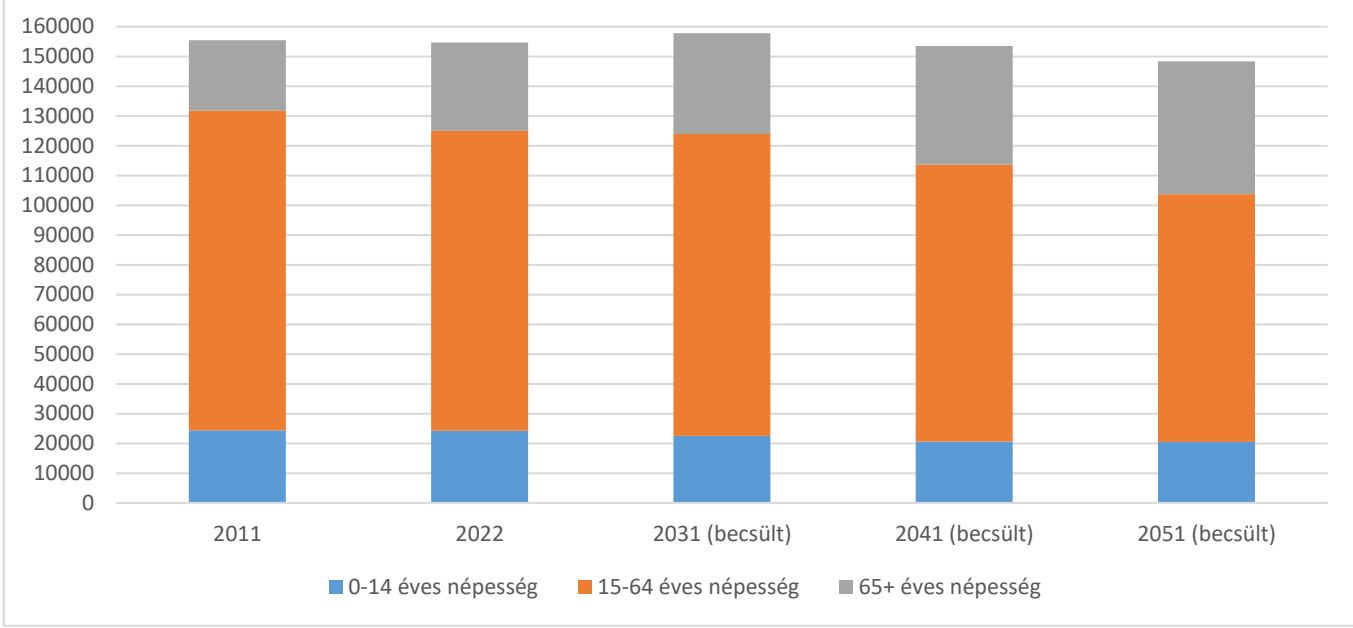
hiszen a lakossága ugyan csupán 4%-kal csökkent ezen időszak alatt, azonban ez a gyakorlatban közel ezer embert jelent, ami szintén kimagasló adat.



11. ábra: Kecskemét vonzáskörzetének lakosság-szám-változása 2011 és 2022 között (Forrás: KSH - 2022. évi népszámlálás)

A korösszetétel tekintetében, a hazai települések többségéhez hasonlóan, látható a kecskeméti társadalom átalakulása, a fiatalabb korosztályok (0-14 évesek) a teljes lakossághoz viszonyított arányának csökkenése (2000 és 2023 között 17,2%-ról 14,8%-ra), az idősebb korosztályok (60 évnél idősebbek) jelentősebb arányú térnyerése (2000 és 2023 között 17,3%-ról 26%-ra), valamint a munkaképes korú népesség (15-64 éves korosztály) számának az elmúlt évtizedben tapasztalható számottevő beszűkülése (2014 és 2023 között 78 000 főről 70 000 főre), amely több területen is hosszú távú koncepcionális gondolkodást és új programok beindítását tette szükségessé.

A jövőre nézve a NATÉR **korcsoportos népességi előrebecslését** használjuk a kecskeméti járásra, mely a 2011-es népszámláláson alapszik. Ennek segítségével tudjuk illusztrálni a következő évtizedek várható változásait:



12. ábra: A kecskeméti járás korcsoportos népességi adatai (KSH Népszámlálás 2011, 2022) és előrebecslése (NATÉR) ¹⁴

A kecskeméti foglalkoztatottak aránya a teljes népességből 2022-ben 51,9% volt, ami jelentősen meghaladja nemcsak a Bács-Kiskun vármegyei (47,6%), de az országos átlagot (49,1%) is. A város gazdasági fejlődésével bővültek munkalehetőségek is: 2011 és 2022 között a munkahelyek száma 57 000-ről 76 000-re emelkedett.

A kecskeméti iskolázottság az országos trendekhez hasonlóan kedvezően alakult az elmúlt bő húsz évben. A maximum 8 általános iskolai osztállyal rendelkezők aránya 2001 és 2022 között 41,8%-ról 26,9%-ra csökkent, az érettségivel rendelkezők aránya pedig 23,9%-ról 31,3%-ra növekedett. Emellett majdnem megduplázódott az egyetemi, főiskolai oklevéllel rendelkezők száma (2022-ben 24%). Kiemelendő, hogy az elmúlt bő 10 évben több mint 2 300 új munkahely jött létre a városban felsőfokú képzettséget igénylő területeken.

A nagyobb hozzáadott értékű termelés bővülése, a minőségi munkahelyek számának emelkedése, valamint az iskolázottsági szint javulása azt eredményezte, hogy az egy főre eső összes SZJA adóalapba tartozó jövedelem – a NAV adatai szerint – Kecskeméten 2011 és 2022 között az országos átlagot is meghaladó léptékben, több mint háromszorosára növekedett (2022-ben: 2.199.513 Ft/fő), mellyel a vármegyeszékhely a megyei jogú városok rangsorában már az előkelő 6. pozíciót foglalja el. ¹⁵

¹⁴ NATÉR, <https://map.hugeo.hu/nater/>

¹⁵ Kecskemét - Gazdasági Program (2025-2030) - 1.1 Demográfiai és társadalmi folyamatok



3.2.4 GAZDASÁGI HÁTTÉR

Kecskemét Magyarország egyik legerősebb gazdasági potenciállal rendelkező városa. Gazdasági teljesítményét tekintve Kecskemét az ország negyedik legsikeresebb vármegyeszékhelye az 1 főre eső 5,3 Mft bruttó hozzáadott értékkel. A város folyamatos gazdasági növekedésének dinamizmusára jellemző, hogy az elmúlt öt évben az 1 főre jutó bruttó hozzáadott érték 68%-kal növekedett, amivel Kecskemét a második legeredményesebb vármegyeszékhely lett.

Kecskemét sokoldalú gazdasággal rendelkező nagyváros, melynek nemzetgazdasági szempontból meghatározó iparága és a helyi gazdasága fejlődésének motorja a világpiacra termelő autógyártás és az ahhoz kapcsolódó beszállítói kör. Az elmúlt időszakban a legnagyobb fejlődésen – az ipari növekedéshez kapcsolódva – a szállítmányozási és raktározási iparág ment keresztül, elsősorban a Déli Iparterületen történt jelentős beruházásoknak köszönhetően. A járműipari és logisztikai ágazat egyre nagyobb dominanciája és a gazdaság átalakulása ellenére Kecskeméten továbbra is erős maradt és bővülni tudott a mezőgazdasági ágazat.

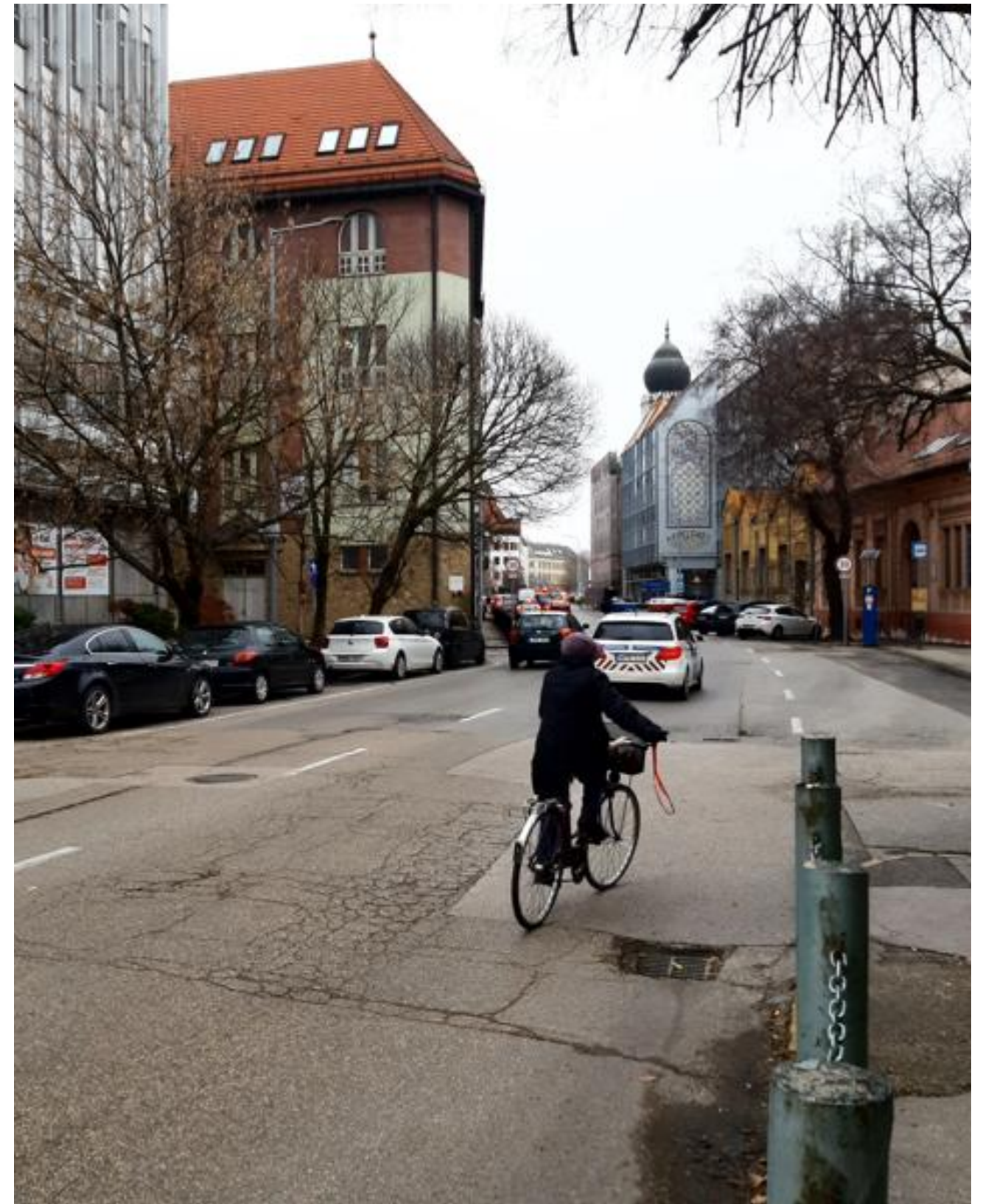
A város gazdaságának szektorális szerkezetét vizsgálva az állapítható meg, hogy az elmúlt öt évben a primer (mezőgazdaság) és szekunder szektor (ipar) dominanciája érvényesül. Egyedülálló, hogy a szekunder szektorban 21%-kal emelkedett a regisztrált vállalkozások száma. Ugyanakkor kedvezőtlen a tendencia, hogy a legnagyobb hozzáadott értéket termelő tercier szektorban (szolgáltatások) a vállalkozások száma stagnál, a kvaterner szektorban (K+F+I) pedig közel 4%-kal esett vissza a regisztrált vállalkozások száma.

Bács-Kiskun vármegye Top 100 vállalkozása közül 44 cég rendelkezik kecskeméti székhellyel. Az összesítésben szereplő, nemcsak városi, hanem nemzetközi szinten is meghatározó gazdasági szereplők a munkavállalók 47%-át foglalkoztatják. A bevételek nagyságát vizsgálva pedig egyértelmű vezető szerepük van a város gazdaságán belül, mivel a városban realizált nettó árbevételnek a 81%-át, míg az export tevékenységből származó nettó árbevételek 99%-át ezek a cégek termelik meg.

Az elmúlt öt évben a városban újabb gazdasági beruházásokat hajtottak végre a kecskeméti székhelyű, illetve a betelepülő vállalkozások, mely folyamatot a Daimler AG fejlesztési bejelentései indítottak el. Először a járműipari cég 2016 április végén egy 185 milliárd Ft értékű technológia-fejlesztési és egy új karosszériaüzem-építési program (99 ezer m²-es üzemcsarnok) megvalósításáról döntött, majd 2022 nyarán, a meglévő kecskeméti telephelyen egy új, az évtized végére 1 milliárd EUR összegből megvalósítandó gyár építését jelentette be.

Emellett a világgazdasági változásoknak megfelelően további befektetések is napirenden vannak. A Déli Iparterületen megvalósuló beruházás újabb beszállítók Kecskemétre való települését indukálta. Az utóbbi időben több bejelentés is született nemzetközi gyáregységek Kecskemétre településéről: Schedl Hungária Kft., SMR Automotive Mirror Technology Hungary Bt. a Mothershon Business Service Hungary Kft.Group tagja, ZF Chassis Modules Hungary Kft., Nissin Foods Kft.

A Déli Iparterületen megvalósuló beruházás újabb beszállítók Kecskemétre való települését indukálta. Az utóbbi időben több bejelentés is született nemzetközi gyáregységek Kecskemétre településéről: Schedl Hungária Kft., SMR Automotive Mirror Technology Hungary Bt. a Mothershon Business Service Hungary Kft., ZF Chassis Modules Hungary Kft., Nissin Foods Kft. Kedvező folyamatként értékelhető, hogy a multinacionális cégek és a hazai nagyvállalatok mellett a KKV szektor is jelentős fejlesztéseket hajtott végre az elmúlt években. Csak a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) keretében a kecskeméti vállalkozások az elmúlt közel öt évben mintegy 36 milliárd Ft-os támogatást nyertek el, melynek segítségével, több mint 61 milliárd forintnyi beruházást valósítottak meg. A nyertes projektek kétharmadát mikro- és kisvállalkozások jegyzik, emellett még nonprofit szervezetek, nagyvállalatok is segítséget kaptak elképzeléseik megvalósításához.





3.3 A VÁROS ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

3.3.1 ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

3.3.1.1 Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek

Fontosabb külső célpontok

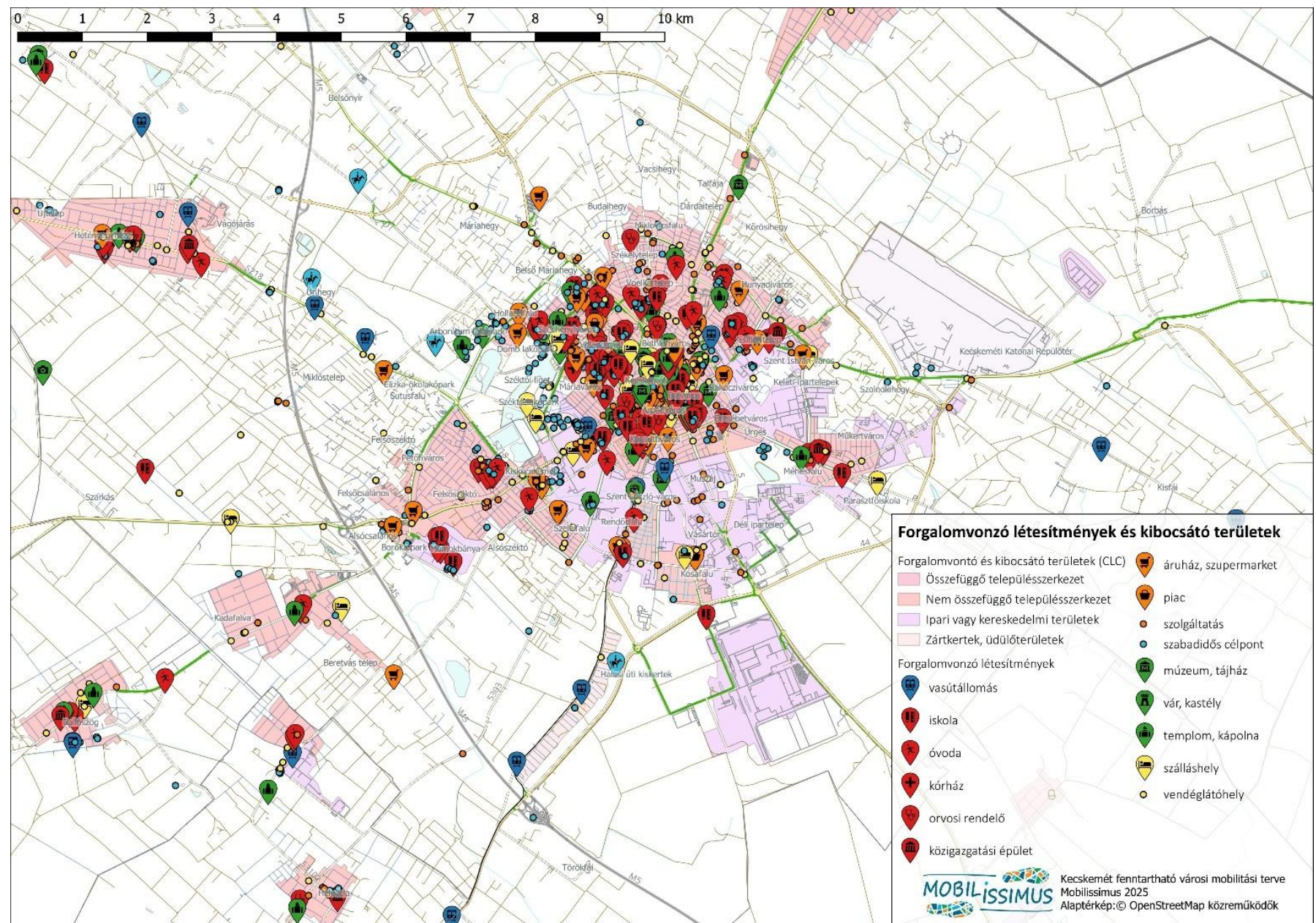
Kecskemét, mint megyei jogú város, gazdasági és kereskedelmi központ sokkal inkább közlekedési célpont, mint kibocsátó. A kifelé ingázás fő céljai Budapest és Szeged. Az alföldies településstruktúra, a települések távolsága miatt ebben a szegmensben még a közelebbi célpontok esetében sem reális a tömeges kerékpározás.

Fontosabb belső célpontok

- **Kecskeméten a Belváros a legfontosabb célpont.** Itt található a munkahelyek jelentős része, a hivatalok (például a Városháza, Megyeháza, Okmányiroda, Posta), több nagyobb kereskedelmi létesítmény (például Malom, Alföld áruház, Centrum, Univer), a piac és öt általános iskola is. A város közlekedésének is ez a központja: itt van a Széchenyi téri buszállomás, itt húzódik a fontos városi szereppel bíró Kiskörút, de gyalog és kerékpárral is központi szerepű.
- **Oktatási intézmények:** Az óvodák, általános és középiskolák a Belvárosban kívül főleg a sűrűbben lakott Széchenyivárosban, Vacsihegyen és a Hunyadi városban találhatók, ezeken túl az Izsáki út mellett van több ilyen intézmény. **A felsőoktatási intézmények többsége** (Károli Gáspár Református Egyetem Pedagógiai Kara 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.
- **Egészségügyi intézmények:** A Bács-Kiskun Vármegyei Kórház és a Magyar Honvédség Egészségügyi Központ egyaránt a Nyíri út környezetében található, a minden közlekedési eszközzel jól megközelíthető Széchenyivárosban.
- **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.
- **Szabadidős célpontok:** Kecskeméten a szabadidős célpontok a Széktón koncentrálnak, emellett jelentős még a Nyíri-erdő és a Szent Hubertus Parkerdő, valamint a Csalánosi-erdő is, amelyek mind fontos ökoturisztikai és környezeti nevelési helyszínek. Ezek a területek nagy rekreációs potenciállal bírnak.

- **Közlekedési csomópontok:** A vasútállomás, illetve a Széchenyi téri és Noszlopy Gáspár parki autóbusszállomások a város közösségi közlekedési csomópontjai. Ezek központi fekvésűek és jól megközelíthetőek.
- **Ipari létesítmények:** A legtöbb nagyobb ipari létesítmény a város déli részén található, a terület nagy részének kimondottan ipari jellege van. (például a Mercedes gyár és beszállítói a déli iparterületen, a Phoenix-Mecano, Univer, Hilti, MAG a Szent István városban, a Knorr-Bremse, Technik Park, Heliport Kadafalva, Kecskeméti Ipari Park). Az iparterületek külső közúti kapcsolatai kiválóak, városi kapcsolataik ennél jóval gyengébbek mind a közút, mind a közösségi közlekedési, gyalogos és kerékpáros megközelítést tekintve.

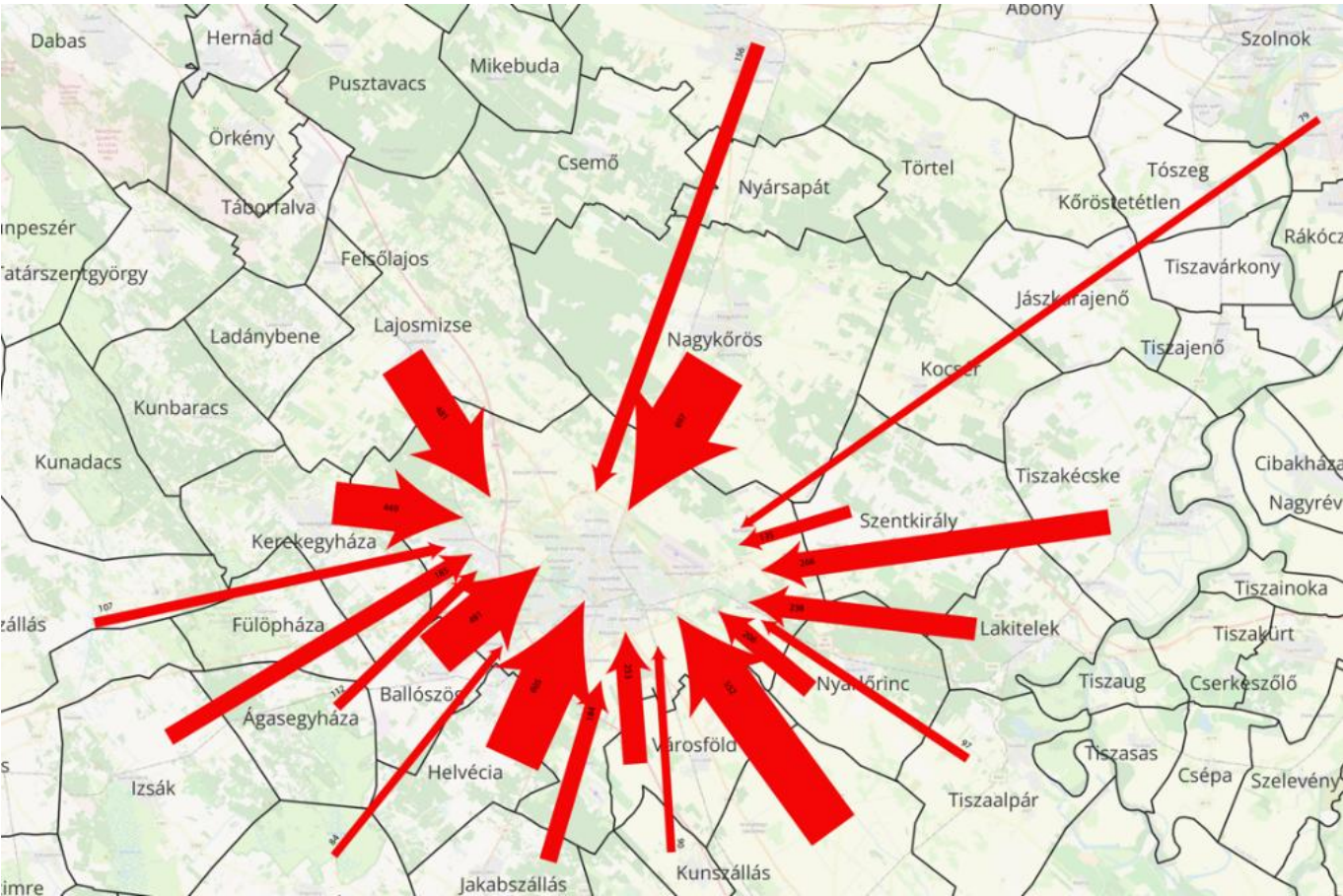
A városban számos jelentősebb forgalomgeneráló létesítmény azonosítható. Ezek városon belüli területi eloszlásáról a 13. ábra tájékoztat.



13. ábra: Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek (Forrás: Mobilissimus)



Fő külső kibocsátó területek

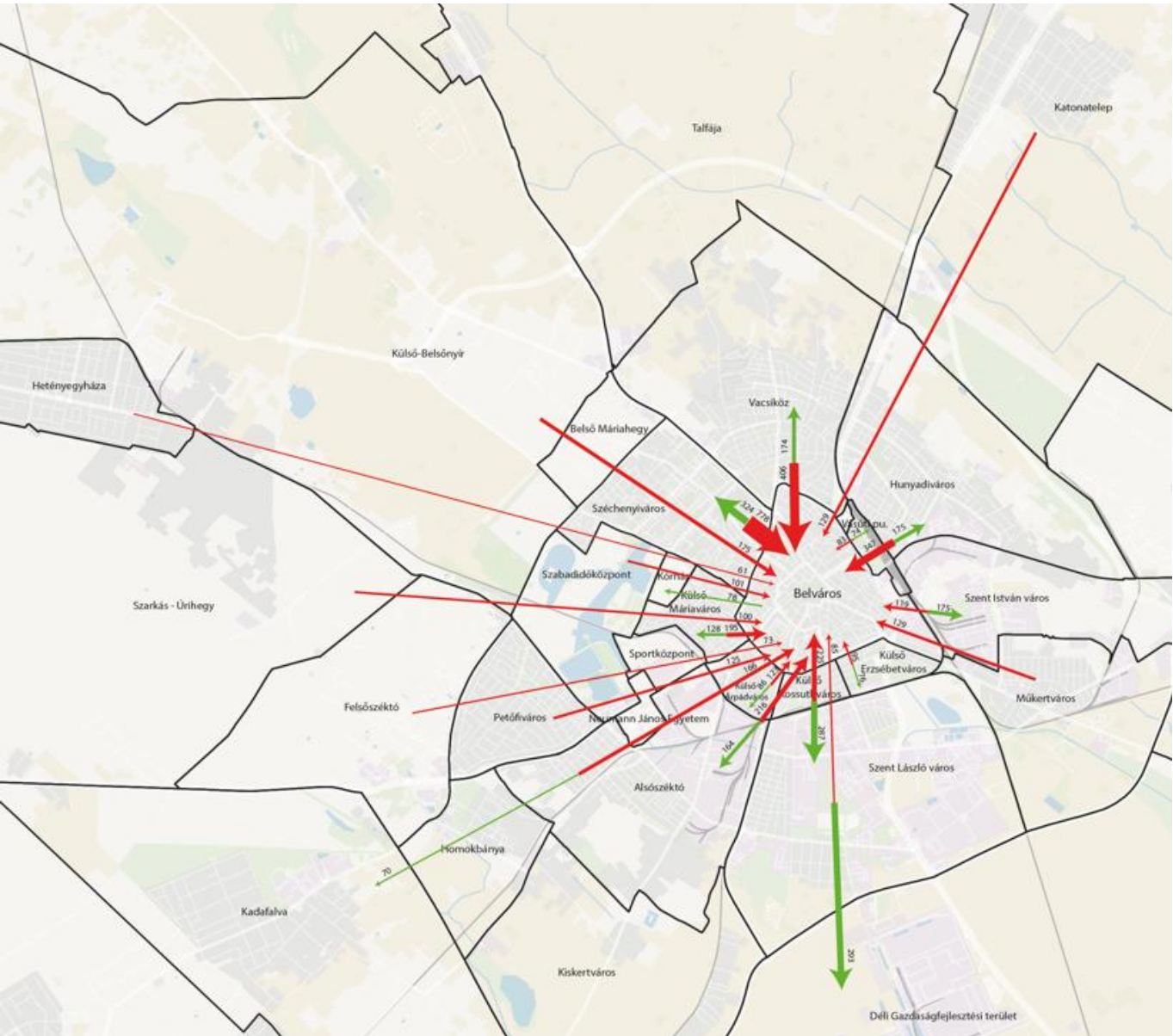


14. ábra: A Kecskemétre tartók forgalmai a reggeli csúcsórában a Telekom cellainformációi alapján (Forrás: Mobilissimus)

A közlekedési koncepció céljaira a Telekomtól megkapott mobilcella-adatok segítségével bemutatathatók voltak az egyes forgalmi körzetekből Kecskemétre érkezők számai és arányai. Látható, hogy a bejárók száma jelentős, különösen a közeli településekről. Az ábra a Kecskemét környékéről Kecskemétre érkezők számait mutatja a reggeli csúcsórában. A népszámlálás adatai alapján átlagosan 63%-uk érkezik autóval, ezen túl a helyközi autóbusszokkal való bejárás jelentős, a vasútnak és a kerékpárnak marginális szerepe van.

Fő belső kibocsátó területek

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



15. ábra: Kecskemét városrészeinek Belvárosi irányú kibocsátása és vonzása a reggeli csúcsidőszakban (Forrás: Mobilissimus)

Amint látható, Széchenyiváros, Vacsihegy és Hunyadi város kiemelkedő mennyiségű belvárosi utazást generál. Ennek okai között szerepel a Belváros közelsége és e területek lakónépességének magas száma is. Amint látható, 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.



3.3.1.2 A várost érintő forgalmi áramlatok

Kecskemét kedvező közlekedésföldrajzi helyzetének alapja az M5 autópályán és a 140-es vasútvonalon keresztül húzódó „Balkáni útvonal” általi érintettsége és ezt erősíti tovább az ide becsatlakozó, Románia felől jelentős forgalmat szállító 44. sz. főút, illetve ennek mára M44 gyorsforgalmi úttá történt fejlesztése. További közlekedésföldrajzi pozíciójavítással fog járni a város számára az M8 gyorsforgalmi út belépése a hazai és a nemzetközi közúthálózatba. A város területét érintő legjelentősebb forgalmi áramlatok a kedvező közlekedésföldrajzi pozícióból következnek: Romániát és a Balkánt Európához kötő gyorsforgalmi utak és vasútvonal elképesztő forgalmat szállít, különösen áruszállítási jelentősége óriási (ez elsősorban kamionforgalmat jelent), de az Európa és a Balkán között a személygépkocsi-forgalom is állandó és időnként jelentős is.

A várost érintő forgalmi áramlatok a város belső részeit már jó ideje nem érintik, mivel a várost elkerülő főutak hálózata kiépült és folyamatosan épül tovább, egyre több a 2x2 sávós szakasz is. Ez egyben a város iparának is jó külső kapcsolatokat biztosít. Korábban a 44. sz. főút Kecskemét közvetlen közelében csatlakozott az M5 autópályához, ez most már az M44 megépültével távolabbra kerül a várostól, egyben a város körüli gyűrű (teher)forgalmát is csökkentette, ami előny. A most épülő M8 gyorsforgalmi út várhatóan szintén jelentős hazai és nemzetközi kapcsolatokat fog nyújtani, így részint újabb forgalmi áramlatokat hoz a város térségébe (de nem a közvetlen közelébe), részint várhatóan újabb forgalmi áramlatok távolodnak el a város közvetlen közeléből.

3.3.1.3 Közlekedési szokásjellemzők

Fő változások 2016 óta

A 2016-os adatokkal sajnos nem lehet összevetni a jelenlegieket. Ezzel együtt általános érzet, hogy több az autó a városban, rosszabb lett a helyzet. A helyi buszok kapcsán a komoly átalakulások (helyi szolgáltató, jelentős járműfejlesztés, tarifacsökkentés) az elmúlt években egyértelműen utasszámnövekedést eredményeztek, de a 2016-os állapotokhoz képest a változások előjele ismeretlen, bizonytalan.

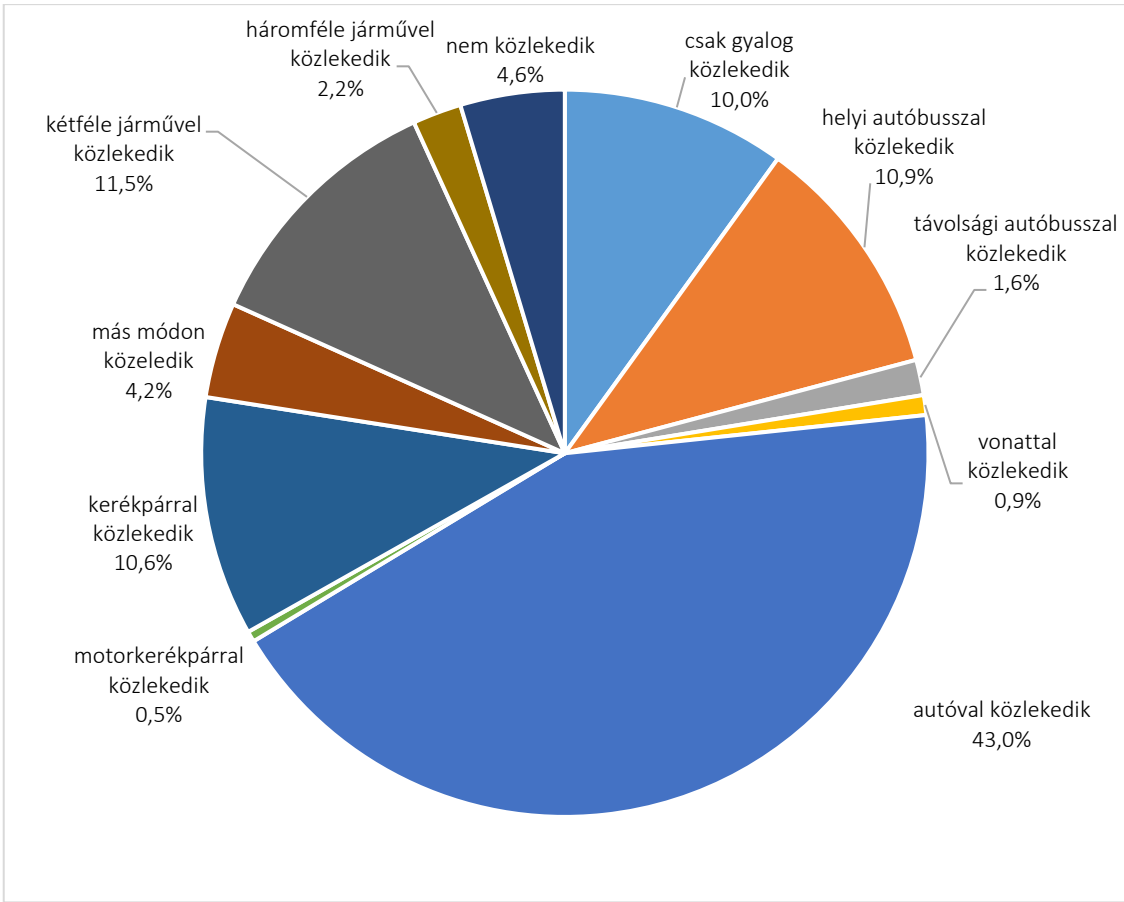
Kecskemét agglomerációja is sokat változott az utóbbi időszakban. Az utóbbi két népszámlálás (2011 és 2022) adatait összevetve kirajzolódik, hogy a várostól keletre fekvő agglomerációs települések lakossága döntően csökkent, a nyugatra fekvőké pedig döntően nőtt ezen időszak alatt. Ballószög példáját érdemes külön is kiemelni, ahol 2011 és 2022 között közel harmadával, 29 %-kal nőtt a lakosságszám. Ezek a trendek az agglomerációs közlekedésben is korábban nem tapasztalt változásokat hoznak létre.

Közlekedési módmegoszlás Kecskeméten

A közlekedési koncepció részletes elemzést ad a helyben dolgozók és tanulók közlekedési módmegoszlásáról a 2022-es népszámlálás adatai alapján. A legfontosabb eredmények a következők:

- A 43%-os helyi autóhasználat a hasonló adottságú városokhoz képest megszokott értéknek tekinthető.
- A gyaloglás, a helyi autóbusz és a kerékpározás 10-11%-os értékei hazai viszonylatban viszonylag magas értéknek számítanak, a meglévő kedvező lakossági habitusra a jövőben tovább lehet építkezni.
- A helyi autóbusz-használat mért 11%-os aránya – a 2022 óta történt jelentős városi viteldíj-csökkentés miatt – napjainkra akár kedvezőbb is lehet.
- A vasút aránya (1%) még az eljáró munkavállalók körében is nagyon alacsony, csakúgy, mint a helyközi/távolsági autóbusz-használat (2%).
- A helyben foglalkoztatottak körében relatív sokan (13%) utaznak többféle (két vagy három) járművel, így igényeiknek megfelelően rugalmasan alakítják utazási szükségleteiket.
- A helyben dolgozók majdnem 5%-a nem közlekedik: ez vélhetően a home office aránya lehet.

- A közúti forgalom jelentőségét tovább növeli a szinte teljesen közútra szervezett áruforgalom: a nagy gyáraktól a kis közértekig a teljes szállítási forgalom közúton történik, amit a fenti számok nem is tartalmaznak.



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

A városba bejárók közlekedési szokásai fenntarthatósági szempontból eltérő képet mutatnak, mivel a környező településekről történő ingázás távolsági jellege miatt az egyéni gépjárműhasználat aránya szükségszerűen magasabb:

- Az autóval történő közlekedés 63%-os átlagos részaránya jóval magasabb a városban tapasztalt 43%-nál. Az arány ott kisebb (Nagykőrös, Cegléd), ahol elérhető és viszonylag jó a vasúti szolgáltatás.
- Meglehetősen sok diákot, gyermeket hoznak autóval, a 24%-os eredmény egyébként következik az autózás magas arányából is.
- A vasúttal történő közlekedés aránya meglehetősen alacsony: a dolgozók és a tanulók körében egyaránt átlagosan 3,8%.
- A távolsági autóbusz használata a dolgozók körében 12,7%, a tanulók körében viszont 45,9%.
- A kerékpár aránya lényegében elhanyagolható.



3.3.2 KERESLETI ÉS FORGALMI ELEMZÉS

3.3.2.1 A gyalogosközlekedés

Az előző SUMP fő megállapításai

„... Nem várható tehát, hogy a jövőben ennek a közlekedési módnak az aránya jelentősen változna. Az általános gazdasági és társadalmi jólét fejlődésével elképzelhető a gyaloglás részarányának változása, ennek irányát azonban napjainkban még nehéz megjósolni. Elképzelhető, hogy bizonyos területek (külterületek, zártkertek, lakótelepek) vonatkozásában a magasabb jövedelmeknek köszönhetően, a gyaloglás háttérbe szorulhat más közlekedési módokkal szemben. Ugyanakkor a Belvároshoz közelebb eső területek vagy kompaktabb városrészek (Homokbánya, Nyugati városkapu) esetében az egészség- vagy környezettudatos gondolkodás, esetleg költséghatékony szemlélet előtérbe kerülésével a jelenleginél is elterjedtebbé válhat a gyaloglás.” Jelenleg már inkább abba az irányba mutatnak a folyamatok, hogy a szabadidős gyaloglás – részben a társadalom idősödése, részben a társadalom tudatosodása, részben pedig a szabadidő felértékelődése miatt – egyre hangsúlyosabb lesz és főleg minőségi igényekkel fog fellépni a gyalogoshálózatokkal szemben.

Fő változások 2016 óta

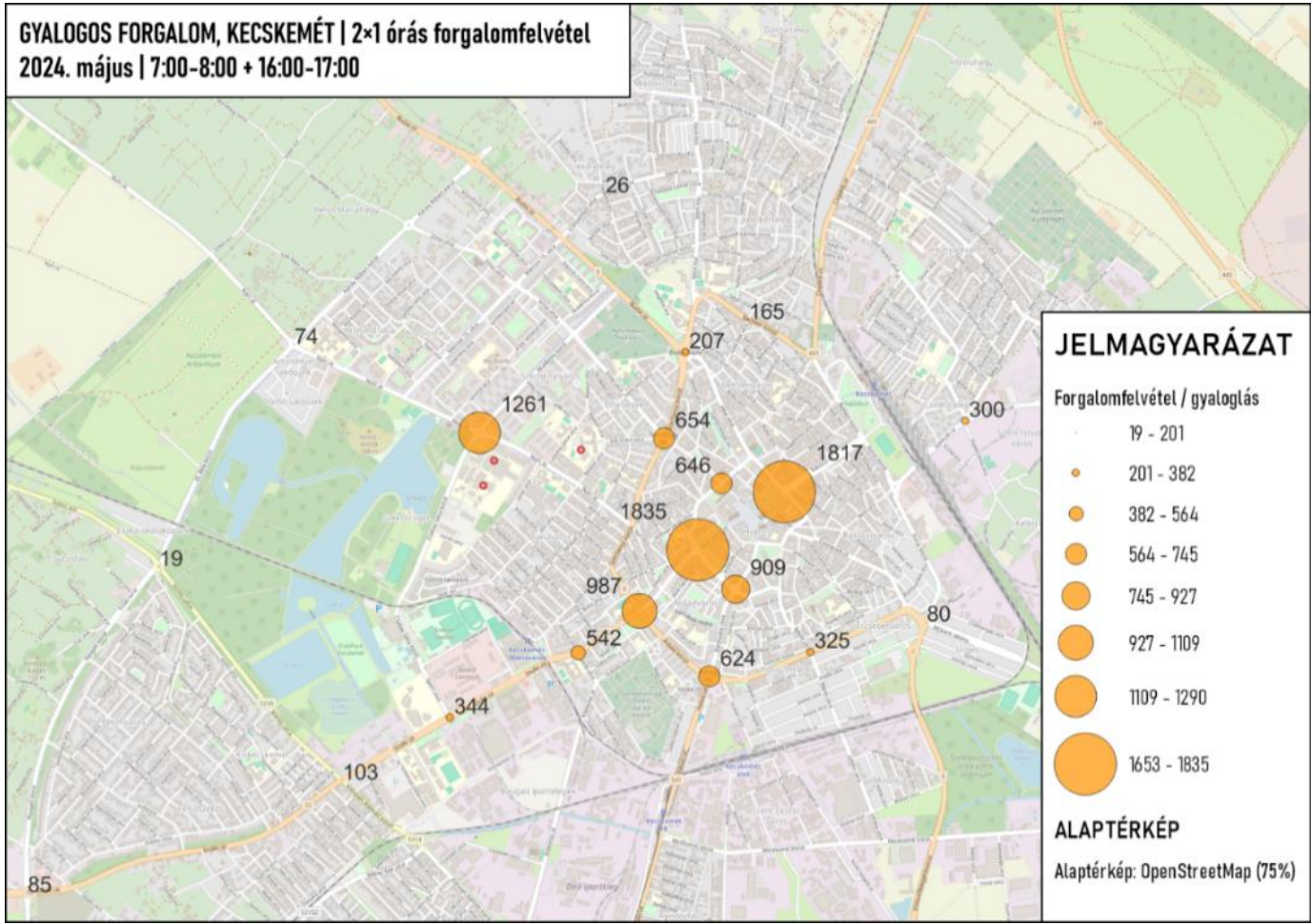
Érdemi, koncepcionális változások nem történtek a területen a legutóbbi SUMP elkészülte óta Kecskeméten.

Jelenlegi gyalogosforgalom, arányok

A 2022-es népszámlálás közlekedési módválasztási adatai alapján Kecskeméten mintegy 10% körüli a gyalog közlekedők aránya. Ez egyébként nagyjából megegyezik a helyi autóbuszokat vagy a kerékpárt használók számával és arányával.

A Kecskemét városa által 2024-ben lebonyolított forgalomszámlálás gyalogosszámlálásai alapján lehet valamiféle kapaszkodót adni a városi gyalogosforgalmat tekintve, igaz, a város területét tekintve csak korlátozottan (lásd a következő ábrán a csomóponti gyalogosforgalmakat).

Látható, hogy a Belvárosban, annak déli irányú kapcsolatán, illetve a Nyíri út és Akadémia körút környezetében jelentősebb forgalmak láthatók, mint a nagykörúti számlálási helyeken. Szélesebb körű számlálások híján nehéz megítélni a városi gyaloglás helyzetét, de az kijelenthető, hogy a belvárosi gyalogoszóna szélein található csomópontokban (például Rákóczi út, Dózsa György út), a bevásárlóközpontok környékén és az intézményi negyedekben jelentős gyalogosmennyiség jelenik meg. Ettől alig marad el a lakótelepek intézményi környezetében és kiskereskedelmi egységeinél detektálható gyalogosforgalom. A nagykörúti csomópontok gyalogosforgalma viszont alacsony, különösen a funkcionálisan egyközpontú várostesthez képest, ami a Nagykörút szinte kizárólagos közúti szerepét erősíti meg. A térkép egyben a gyalogosszámlálások hiányára és igényére is rámutat.



17. ábra: 2x1 órás gyalogosforgalom Kecskemét egyes pontjain (2024. május) a város forgalomszámlálása alapján

A gyalogos közlekedés helyzete Kecskeméten

Kecskeméten a gyaloglás, mint közlekedési mód, lényegében a Belvárosra korlátozódik, ahol viszont népszerű. Viszonylag sok gyalogos látható még a lakótelepeken. Ehhez képest a kertvárosokban és az iparterületeken minimális számban gyalognak az emberek. 2011 és 2022 között (a két legfrissebb népszámlálás adatait összehasonlítva) a gyaloglás részaránya 3,83 százalékponttal, 13,8-ról 9,97 százalékra csökkent Kecskeméten.



3.3.2.2 Kerékpáros forgalom

Az előző SUMP fő megállapításai

„A város földrajzi adottságai kedvezőek a kerékpáros ingázás és általában a kerékpározás szempontjából. A város jelenlegi épített kerékpárút-hálózata, a közúthálózat mintáját követve gyűrűs-sugaras szerkezetű, kiegészülve a kevésbé forgalmas, éppen ezért biztonságosan kerékpározható utcákkal, mellékutakkal. Ugyanakkor azt is észre kell venni, hogy a zömében főutak mellett kialakított kerékpárutak sok helyen megszakadnak, így valós, egybefüggő hálózatról egyelőre nem lehet beszélni. Ez különösen szembeötlő a város déli, délnyugati részein. Annak érdekében, hogy Kecskeméten a kerékpározás 8%-os részaránya tovább növekedhessen, fontos annak feltárása, hogy a város és lakói hogyan viszonyulnak a kerékpározáshoz, mint közlekedési formához.” 2011 és 2022 között (a két legfrissebb népszámlálás adatait összehasonlítva) a kerékpáros közlekedés részaránya 4,79 százalékponttal, 15,44-ről 10,65 százalékra csökkent Kecskeméten.

„A napi ingázás során a Kecskemét körüli településekről a 10 km-nél hosszabb utazások jellemzőek, így a kerékpár és a közforgalmú közlekedés együttműködésére kell törekedni, mind a járművön való szállítás, mind a kulturált kerékpártárolók tekintetében.” A 2022-es 1,7%-os kerékpáros részarány a bejárók körében nagyon alacsony, a megfogalmazott állítás továbbra is érvényes.

Fő változások 2016 óta

A legfőbb változásnak a kerékpározás részarányának növekedése tekinthető, különösen egy gazdagodó, gyorsan motorizálódó városban. A hálózatot illetően főleg a déli iparterületen épült sok kerékpárút, amelyeknek azonban városi kapcsolatai gyengék, illetve a szomszédos települések felé épültek ki új szakaszok, ezek használata azonban továbbra is alacsony szintű.

Jelenlegi kerékpárosforgalom, arányok

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

- Ceglédi út, Katonatelep: 1 531 kerékpár (valószínűleg pontatlan, korlátozott adatszolgáltatás)
- 5-ös főút, Mercedes gyár előtt: 40 160 kerékpár
- 44-es főút, Nyárlőrinc: 6 986 kerékpár

A 2022-es népszámlálási közlekedési módválasztási adatok alapján Kecskeméten 10,7% a kerékpárral közlekedők aránya, ami mintegy 7 400 embert jelent. A környékbeli településekről Kecskemétre bejárók között átlagosan csak 1,7% a kerékpárral közlekedők aránya. A közeli települések egy részén (Helvécia, Ballószög, Városház) 2% feletti az arány, de például Nagykőrösön csak 1,4%.

A városban népszerű a kerékpárhasználat, de a környékbeli települések kecskeméti ingázási kapcsolataiban lényegében elhanyagolható. A környékről bejáró dolgozók között a kerékpárhasználat aránya a 2022-es népszámlálás adatai alapján:

- Helvécia 2,6%
- Városház 2,6%
- Ballószög 2%
- Tiszakécske 2%

- Kerekegyháza 1,5%
- Nagykőrös 1,4%
- Kiskunfélegyháza 1,1%
- Lajosmizse és Cegléd 1-1%

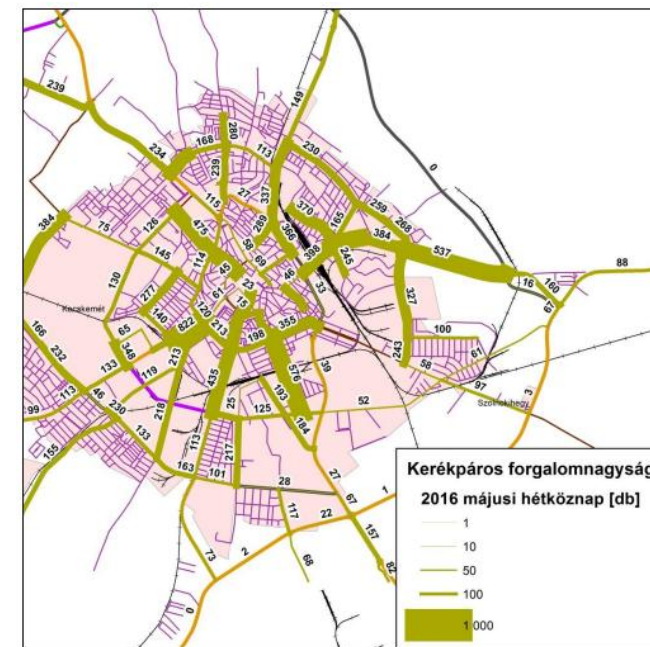
A tanulók között ez az érték a legtöbb településről 0%. A fentiek alapján a déli irányban viszonylag közelebb eső települések esetében (Ballószög, Helvécia, Városház) lenne érdemes komolyabb fejlesztéseket végrehajtani.

A Kecskemét városa által 2024-ben 20 helyszínen lebonyolított kerékpáros forgalomszámlálás adatai alapján lehet valamiféle kapaszkodót adni a városi kerékpárosforgalomra vonatkozóan, igaz, a város egészét tekintve csak korlátozott relevanciával. A kerékpárosforgalom esetében 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 korlátaira 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 körutát) és a Kiskörút is ilyen helyzetben van a városban.¹⁶ A város jelentős részén, főként az északnyugati, nyugati és délnyugati területeken (pl. Széchenyiváros, Máriaváros) már létezik egy összefüggő, működőképes hálózat. Azonban a város déli és délkeleti részein a hálózat hiányos. A meglévő útvonalak többsége járdával közös, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, ami Kecskeméten több helyszínen működőképesnek bizonyult. Az új létesítmények tervezése során ugyanakkor – a várható forgalmi terhelés és a biztonsági szempontok figyelembevételével – indokolt elsődlegesen az elválasztott forma alkalmazása. Itt is érdemes megemlíteni a Belváros jelentős kerékpáros forgalmát és a főtéri gyalogos-kerékpáros közös zóna jó működését.

A kerékpáros közlekedés helyzete Kecskeméten

Kecskeméten a kerékpározás népszerű közlekedési forma, különösen a Belvárosban látványos a kerékpárosok jelenléte. A kerékpáros hálózatok azonban nem teljeseek, azok inkább az északi, sűrűbben lakott területeken összefüggőek. A déli területen az utóbbi időben történtek fejlesztések, de a városi kapcsolat továbbra sem megoldott. A hálózati gondok mellett talán még jobban érzékelhető probléma a meglévő szakaszok többségének nem megfelelő minősége, amelyek együttesen korlátozzák a közlekedési forma népszerűségét. Az elkészült Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) részletesebb kerékpáros elemzést tartalmaz.



18. ábra: A 2016-os SUMP kerékpárforgalmi ábrája

¹⁶ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – VI. Kerékpáros közlekedés



3.3.2.3 A vasúti közlekedés utasforgalma

Az előző SUMP fő megállapításai

„Kecskemétet és a környező tanyavilágot, külterületeket történelmi okokból sűrűn behálózza a vasút, azonban ez a hálózat a regionális és ingázó forgalomban szinte semmilyen szerepet nem kap. ... Ezek alapján érdemes eldönteni, hogy a város a jövőben milyen szerepet kíván szánni a vasútnak a helyi és az elővárosi közlekedésében.” Az alapállítás 2025-ben is érvényes, az egyetlen érdemi előrelépés a 142-es vonal kisebb léptékű felújítása volt, ami napi ingázásra alkalmassá tette a vonalat. Ugyanakkor öröndetes, hogy a város mára már egyértelműen jelentős szerepet szán az elővárosi közlekedésben a vasútnak, amit a beígért felújítások és az aktuális európai és országos trendek is támogatnak.

„A város intermodális csomópontjának megvalósításához készített döntéselőkészítő tanulmány szerint vasúti le- és felszálló forgalom szinte kizárólag Kecskemét állomáson van... Összehasonlításképpen: az autóbusz-végállomáson kívül hat további olyan autóbusz-megállóhely is van, amelynek utasforgalma több mint kétszerese Kecskemét vasútállomásának. ... a vasúti közlekedésnek azonban még ott sincs ilyen szerepe, ahol egyébként jelentős vasúti forgalom bonyolódik le, mint pl. Katonatelepi és Kecskemét között. Kecskemét központi belterületén a vasúti közlekedés ritka követési idejének, kedvezőtlen mellékvonali menetidejének, valamint rugalmatlan árképzésének köszönhetően egyáltalán nem szolgál ki helyi közlekedési igényeket,¹⁷ és alig szolgál ki elővárosi szükségleteket.” A fenti állítás sem veszített sokat aktualitásából. Kivétel itt is a 142-es vonal, ami ma már működik, és a 140-es vonalon a vonatok egy részének Katonatelepi megállása.

Fő változások 2016 óta

Az IMCs építése és a hozzá kapcsolódó városi közösségi közlekedési fejlesztések nem valósultak meg az elmúlt évtizedben, bár továbbra is napirenden vannak.

Jelenlegi vasúti utasforgalom, arányok

A 2022-es adatok alapján Kecskeméten belül 1% körüli, a Kecskemétre beérkező forgalomban pedig egészében 4% körüli a vasúti közlekedés részaránya. A városon belüli arány a vasút hálózatát és helyzetét tekintve még csak nem is tekinthető rossznak. Az elővárosi közlekedésben az arány már kedvezőtlen: a vasúttal rendelkező települések közül például Nagykőrös és Kiskunfélegyháza 5,3 és 6,1 % (az eljáró dolgozók között) vagy Lajosmizse 1,4%-a mindenképpen elmarad a vasútban rejlő potenciáltól (itt kell megjegyezni, hogy a jelzett alacsony érték a jelenlegi színvonal és ritka menetrendű szolgáltatás, illetve az ütemes menetrend szerint, relatíve sűrűn közlekedő autóbuszok mellett tudott kialakulni, amely a szükséges fejlesztéseket követően, várhatóan jelentősen emelkedni fog). A másik oldalról viszont Cegléd felől vasúton ingázók 18,2%-os részaránya már megfelelő eredmény. 2011 és 2022 között (a két legfrissebb népszámlálás adatait összehasonlítva) a vasúti közlekedés városon belüli részaránya nőtt Kecskeméten, 0,5%-ról 1%-ra.



19. ábra: Budapest felől érkező intercity érkezik Kecskemétre kora délután (fotó: Gács Péter)

A vasúti közlekedés helyzete Kecskeméten

Kecskeméten a vasút városi és elővárosi közlekedésben játszott szerepe a lehetőségeitől messze elmarad. Az egyetlen szegmens, ahol valós potenciálját részben megvalósítja, az a Budapest-Cegléd-Kecskemét-Szeged (100a-140 vasútvonalak) kapcsolatok, illetve az ezen vonal által kiszolgált elővárosi igények. Ebben a relációban viszont a vasút rendkívül fontos, elengedhetetlen szerepet játszik a város életében. A műszaki és ezzel együtt a menetrendi megbízhatóság, valamint az utazási szolgáltatási színvonal problémái ellenére a 140-es vonal jelentőségéből és népszerűségéből semmit sem veszített.

¹⁷ Intermodális DET II.kötet, 173.oldal



3.3.2.4 A helyközi autóbusz-közlekedés utasforgalma

Az előző SUMP fő megállapításai

„A város helyközi közforgalmú közlekedését szinte kizárólag az autóbuszos közlekedési mód határozza meg.” Ez ma is így van.

Fő változások 2016 óta

A helyközi buszhálózat kapcsán az IMCs-n kívül nem voltak jelentős fejlesztési tervek. Érdemes kiemelni a városon belül közlekedő járatok forgalmi rendjének megváltoztatását: az elmúlt években számos viszonylat útvonala lett olyan módon átalakítva, hogy az a belvárosi forgalmat kevésbé terhelje.

Jelenlegi helyközi buszos utasforgalom

A Kecskemétről eljárók körében a helyközi autóbuszokat jelenleg nagyjából 1,1% használja. A környékről Kecskemétre bejáró dolgozók körében a helyközi autóbuszok jóval magasabb, 12,7%-os, a bejáró tanulók között pedig 45,9%-os arányt képviselnek. A helyközi autóbuszok használatát a helyi utazásokban régóta életben lévő és továbbfejleszteni tervezett háromoldalú megállapodás támogatja. 2011 és 2022 között (a két legfrissebb népszámlálás adatait összehasonlítva) a helyközi autóbuszos közlekedés részaránya 1 százalékponttal, 1-ről 2 százalékra nőtt Kecskeméten.

A város térségi jelentősége miatt a helyközi autóbuszoknak fontos szerep jut az elővárosi közlekedésben.

3.3.2.5 A helyi autóbusz-közlekedés utasforgalma

Az előző SUMP fő megállapításai

„A kialakult hálózat egyik problémája a városközpontban (Széchenyi tér) nagy területet elfoglaló végállomás, amely nem illik sem a belvárosi településképhez, sem pedig annak funkcionalitásába.” Az állítás egyik oldalról továbbra is igaz, a másik oldalról viszont a Széchenyi téri autóbusz-végállomás utasforgalmi szempontból kifejezetten jó helyen van. Kiköltöztetése esetén egyrészt nem tisztázott, hogy mi épül majd a helyén, másrészt a helyi buszok kiskörúti jelenlétében nem tervezett változás.

„További gond, hogy a Széchenyi téri végállomáson megjelenő 20 járat közül 13 a végállomás eléréséhez minden fordulóban bejárja a kiskörút vonalát, növelve ezzel a belváros forgalmi és környezeti terhelését” Ez továbbra is probléma, a közlekedési koncepció többek között erre megoldásként javasolja a kiskörúti buszsáv kialakítását.

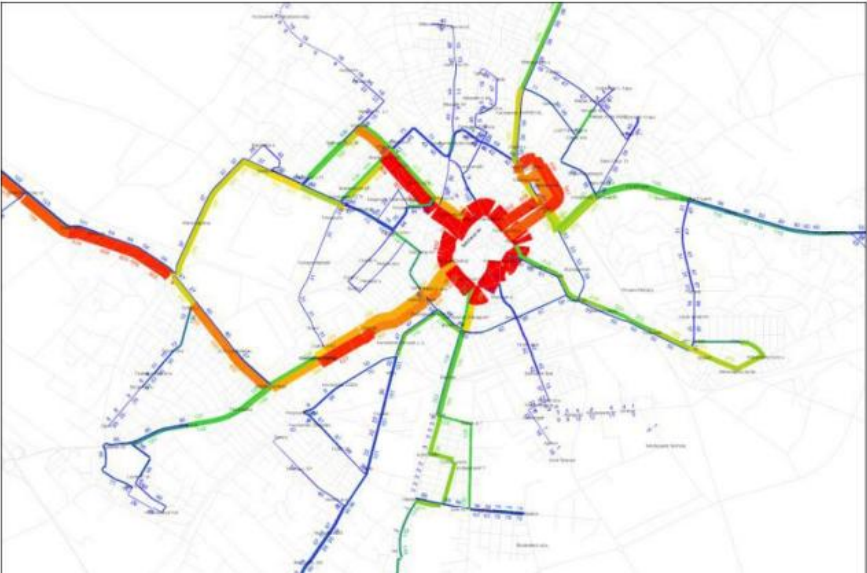
„A szakértők által végzett felmérés alapján összességében megállapítható volt ..., hogy a város közlekedésében a személygépjármű-közlekedés a domináns, 41%-kal; a közforgalmú közlekedésben csupán a helyváltoztatások ötöde jelenik meg.” A 2022-es adatok alapján a vasút, a helyi és helyközi buszok együttesen a városban 14%-os részarányt képviselnek. 2011 és 2022 között az autózás részaránya 38%-ról 43%-ra nőtt.

Fő változások 2016 óta

2020. januárjától Kecskeméten városi tulajdonú és saját közlekedésszervezői modell alapján üzemeltetett helyi autóbusz-szolgáltatás működik, amely a városi közösségi közlekedésében jelentős pozitív változást hozott. A korábbi szolgáltatóval kapcsolatos panaszok, a fennálló megrendelő-szolgáltató viták és az így egyre inkább leépülő helyi autóbusz-közlekedés helyét proaktív fejlesztések és stabil finanszírozás vették át. A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (továbbiakban: KEKO Kft.), mint városi célokat szolgáló helyi közlekedésszervező eredményes működését és a modell létjogosultságát a növekvő utasszámok is visszaigazolták. A régóta tervezett IMCs nem épült meg, és továbbra sincs előnyben részesítés a városban, ugyanakkor új decentrumok és új buszgarázs is épült. Azt is érdemes megemlíteni, hogy a lakossági felmérések alapján a korábbi szolgáltató, a DAKK, nagyon népszerűtlen volt, amely közhangulat csak lassan kopik ki a városból.¹⁸

Jelenlegi helyi buszos utasforgalom

A kecskeméti körében a helyi autóbusz használatának aránya 2022-ben 10,8% volt. A helyi autóbuszokon a 2023-as jelentős viteldíjcsökkentés miatt vélhetően érdemi utasszámnövekedés volt, a jelenlegi részarány 12% körülire tehető. A KEKO jogazda szemlélete és az új buszok tehát meghozták az eredményüket és a helyi buszok utasforgalma stabilizálódott, sőt nőtt is. Ezt árnyalja, hogy a stabilizáció a 2016-os utasforgalom fele mértékénél történt meg, ami egyébként az országos szinten jól teljesítő helyi buszszolgáltatók között még így is kedvezőnek tekinthető. 2011 és 2022 között (a két legfrissebb népszámlálás adatait összehasonlítva) a helyi autóbuszos közlekedés részaránya 1,61 százalékponttal, 12,51-ről 10,9 százalékra csökkent Kecskeméten.



20. ábra A 2016-os SUMP ábrája a helyi autóbusz-közlekedés reggeli csúcsforgalmi adatairól (tovább hivatkozás az Intermodális csomópont DET-je alapján)

A helyi autóbusz-közlekedés helyzete Kecskeméten

A KEKO megfelelő színvonalon látja el a feladatait, az utasforgalom stabilizálódott, az ehhez feltétlenül szükséges fejlesztések (új buszok, új garázs, folyamatosan alkalmazkodó hálózat és menetrend) megtörténtek és zajlanak, ezeket a város aktívan támogatja és finanszírozza. A hasonló adottságú városokhoz képest Kecskemét helyi autóbusz-közlekedése minőségi. Ez arra volt elég, hogy az utasforgalom a 2016-os értékek fele körül stabilizálódjon és a 2023-as tarifacsökkentés után kismértékben növekedjen.

¹⁸ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – VIII. Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés

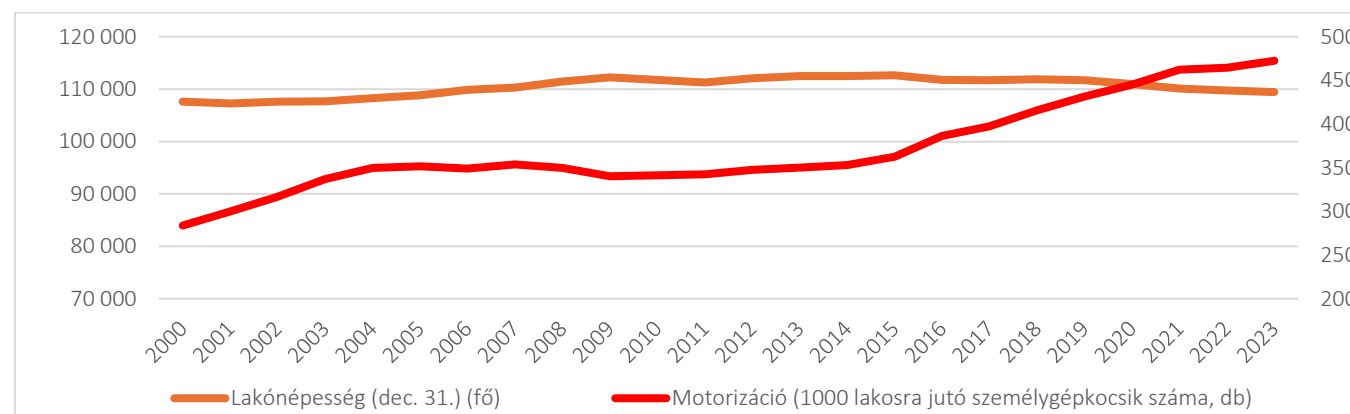


3.3.2.6 Egyéni gépjármű-közlekedés

Az előző SUMP fő megállapításai

„A személygépkocsi-forgalom a mai városok életének természetes velejárója, bizonyos utazási okoknál (például vásárlás, egészségügyi okok, szabadidő) a személygépkocsi használat 90% feletti arányt mutat, de a napi forgalom jelentős részét kitevő munkába járásban is 50% körüli értékkel részesedik. Vannak olyan társadalmi csoportok, mint például a cégvezetők, egyéni vállalkozók, akik közlekedési igényeiket közel 100%-ban személyautóval valósítják meg, de az alkalmazottak többsége is személygépkocsival jár munkába. Ezek alapján a személygépkocsival történő utazásokra általános és széles körű igény mutatkozik, emellett az ilyen típusú utazások jelentős részének indokoltságát és jogosságát sem lehet kétségbe vonni. Emellett természetes, a fenntarthatóságot támogató cél a rentábilisan helyettesíthető személygépkocsi forgalom kiváltása, áttérése más, fenntarthatóbb közlekedési módokra. A város szerkezete kialakult, a meglévő hálózat évtizedes hiányosságai csak jelentős, a város lehetőségeit meghaladó források árán, hosszú távon építhetők ki. Így előtérbe kell kerülnie a forgalom- és parkolásgazdálkodásnak.” A SUMP által leírtak érvényesek továbbra is, Kecskemét a 2016-os állapotokhoz képest még „autósabb” várossá vált: 2019-ig gyorsan növekedett a közúti forgalom, majd a COVID után, inkább a gazdasági nehézségek miatt lassú visszaállás zajlik. A forgalom növekedése a gazdasági fejlődés első jeleire villámgyorsan fog újra megindulni, a növekvő igényeket pedig – az ettől jelentősen elmaradó ütemben fejlődő – közúti infrastruktúra nem tudja kiszolgálni.

Fő változások 2016 óta

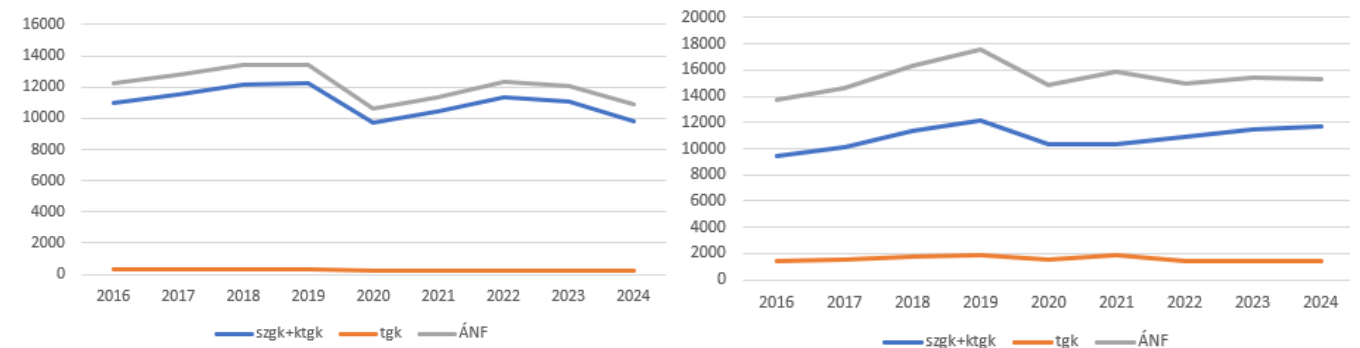


21. ábra: A lakónépesség és a motorizáció változása Kecskeméten 2000-2023 között (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója - Bevezetés)

A városban jelentősen nőtt a személygépkocsik száma a stagnáló lakosságszám mellett (2016-ban még éppen a felfutás elején járt a motorizáció). Ennek hatásait egyes területeken a gyors agglomerálódás, és az abból következő, autós, városba irányuló ingázás tovább rontotta.

A forgalomra erősen hatott a várost elkerülő főúti gyűrű folyamatos fejlesztése, mert az iparterületek többsége a város környékéről azon keresztül is megközelíthető.

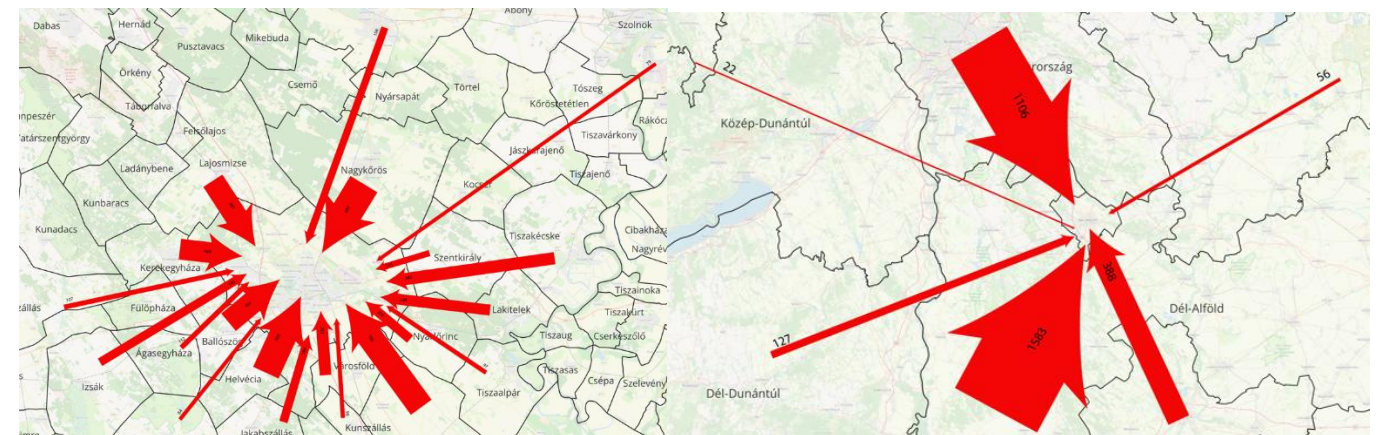
A közúti forgalom trendjeinek vizsgálatához jó alapot jelenthetnek az Országos Közúti Adatbank adatai. A városban az 5-ös főúton, a Budai utcán, illetve az 52-es főúton, az Izsáki úton üzemelnek olyan mérőállomások, melyek minden évben hosszabb időszakon át gyűjtenek adatokat.



22. ábra: A forgalom alakulása az 5. sz. főúton, a Budai utcán, illetve az 52. sz. főúton és az Izsáki úton (forrás: OKA)

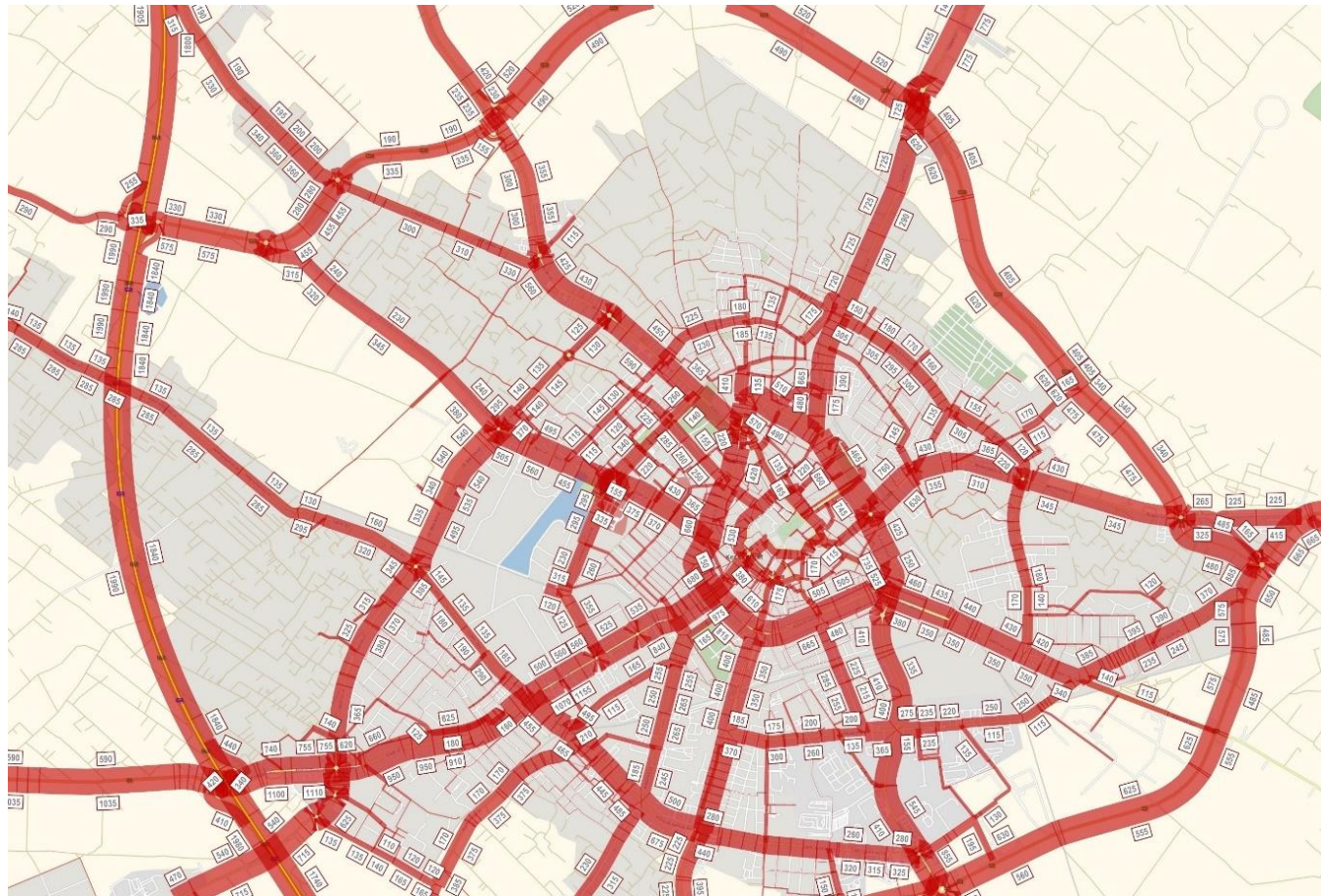
Az adatok alapján 2016-ról 2024-re az ÁNF az 5-ös főút esetében 12%-kal csökkent, míg az 52-es főúton 12%-kal nőtt, utóbbi helyszínen a legnagyobb arányban a személygépkocsi-forgalom növekedett. Itt a tehergépkocsi-forgalom stagnált, illetve minimálisan csökkent. A forgalom mindkét útszakaszon növekedett a 2019-es csúcsig, majd utána a Covid járvány miatt hirtelen csökkent, azóta azonban ismét folyamatos a növekedés, a forgalom kezdi megközelíteni a korábbi, 2019-es szintet. Az 5-ös főút esetében a közelmúltbeli ismételt csökkenést az északi elkerülő, és a hozzá kapcsolódó új autópálya-csomópont megépülése okozta.

Jelenlegi személygépkocsi forgalom, arányok



23. ábra: A Kecskemétre történő bejárás a reggeli csúcsban a Telekom cellaadatái alapján (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója)

A Magyar Telekomtól – amely a magyar népesség 39%-át fedi le szolgáltatásával – megvásárolt mobilcella-adatok segítségével bemutathatók az egyes forgalmi körzetekből Kecskemétre érkezők számai és arányai (23. ábra). Az adatok alapján Nagykőrös, Kiskunfélegyháza, Helvécia, Ballószög, Kerekegyháza és Lajosmizse felől beérkező forgalmak dominálnak, a látható 500-600-as csúcsidei igények kiemelkedő terhelést jeleznek. Ez különösen annak fényében jelenthető ki, hogy ezek az értékek kizárólag a Telekom hálózatán regisztrált érkezők számait jelentik, a forgalom valójában ennek a többszöröse. A távolabbi Cegléd és Szolnok igényei is jól érzékelhetők. Ezek az igények főként autóval valósulnak meg. A dél-alföldi forgalmi körzetből közel 1600, Budapestről és Pest megyéből 1100, Szegedről és környékéről pedig 400 utazás történik Kecskemétre a reggeli csúcsórában, ismételtelen csak meghatározó mértékben személygépkocsival. A város parkolási problémái részben erre vezethetők vissza: az agglomerációból érkező autók nap közben a városban szeretnének parkolni, amit a kínálat nem képes kezelni.



24. ábra: A Közlekedési Konceptió forgalmi modellezési eredménye a reggeli csúcsidőszakra (jármű/óra)

Az Országos Közúti Adatbank adatai, valamint a közlekedési koncepcióhoz készült csúcsórai ráterhelési ábra kirajzolják a térségen belüli közúti forgalom meghatározó útvonalait, mely a gyűrűs-sugaras szerkezetet követi. A legjelentősebb sugárirányú közlekedési tengelyek az 52-es és 44-es főutak városon belüli szakaszai, valamint az 5-ös és 441-es főutak, 15000 E/nap feletti átlagos napi forgalommal, 1000-1500 E/óra reggeli csúcsórai terheléssel. Jelentős még a Mártírok útja, a Nyíri út, 700-1000 E/óra csúcsórai forgalommal. A gyűrűirányú útvonalak közül a két legforgalmasabb a külső elkerülő gyűrű és a nagykörút, ezek forgalma nagyságrendileg hasonló (1000-1500 E/óra a reggeli csúcsban), míg a két gyűrű közötti „Királyok körútja” csak néhány kisebb szakaszon vezet le nagy forgalmat (például III. Béla Király körút, csúcsban 1000 E/óra terhelés). A sugárirányú útvonalak terhelése a Belváros szélét jelentő Nagykörútnál jelentősen csökken.

A kecskeméti körében a személygépkocsi-használat aránya 43%, a Kecskemétre bejárók körében pedig 63% a 2022-es népszámlálás eredményei alapján. A városba bejáró tanulók körében 24% az autóval érkezők aránya. Az ipartelepeken ennél is magasabb értékekkel találkozhatunk, ide a dolgozók 60-70%-a személygépkocsival érkezik. A közúti forgalom jelentőségét tovább növeli a szinte teljesen közútra szervezett gazdasági forgalom: a nagy gyáraktól a kis közérttekig a teljes szállítási forgalom közúton történik, amit a fenti számok még nem is mutatnak.

A személygépkocsi-közlekedés magas arányából adódóan torlódások, menekülőút-keresés, parkolási nehézségek és ebből adódó konfliktusok jelentkeznek hétköznapi napközben az intézményekkel, a szolgáltatásokkal sűrűn ellátott

belvárosi területeken, valamint az iskolakezdés és az iskola befejezésének időszakában az oktatási intézmények környékén.

A személygépjármű-állomány összetételét tekintve a 2000-es évek közepéig lényegében kizárólagosan benzin- és dízelüzemű járművek közlekedtek Kecskeméten. Eleinte a hibrid, majd a 2010-es évek közepétől fokozottan az elektromos hajtás is megjelent a magántulajdonú személygépkocsik között, **2023-ra 5,64 %-os és 1,15 %-os részarányt elérve**, mely a teljes (51 711 jármű) városi személygépjármű-állományt tekintve 2914 hibrid és 594 elektromos autót jelent, meghaladva az országos átlagot is (országos hibrid arány: 4,8%, elektromos: 1%).

A PlugShare adatbázisa szerint Kecskeméten a háztartásokat nem számítva 32 elektromosautó-töltőhely található, melyek közel harmada korlátozott hozzáférésű (pl. csak ügyfelek számára érhető el). A nyilvános töltők nagyrészt áruházak, üzletek telepítették a saját parkolójukba; közterületen az MVM Mobiliti 18 töltőállomást üzemeltet¹⁹.

Tekintettel a korábbi fejezetekben már taglalt országos szintet is meghaladó és egyre erősödő motorizációra közép- és hosszútávon leginkább a személygépjárművek elektrifikációjának erősödése várható a városi közlekedés többi szegmenséhez viszonyítva.²⁰

2011 és 2022 között (a két legfrissebb népszámlálás adatait összehasonlítva) az egyéni gépjármű-közlekedés részaránya 4,88 százalékponttal, 38,15-ről 43,03 százalékra nőtt Kecskeméten. A motoros közlekedés részaránya ugyanezen időszak alatt, 1,64-ről 0,48 százalékra esett vissza a városban.

A személygépkocsi-közlekedés keresleti oldala Kecskeméten

A város lakóinak egyik fő gondja a város nehéz autózhatósága. Jelenleg átlagosan közel minden második kecskemétinek van autója és ebben további növekedés várható. A munkába járás mellett tipikusan autóval történik a gyermekek szállítása az oktatási intézményekhez, az ügyintézési és vásárlási forgalom, illetve az egészségügyi utazások nagy része is. Ezek mellett a szabadidős forgalom is gyorsan növekszik. A közúti közlekedés iránti kereslet jelenleg is meghaladja a város úthálózatának teherbírását és ez a különbség a fejlesztések követő jellege miatt biztosan megmarad.

A közúti kereslet csökkentésének legfontosabb eszköze az alternatív módok helyzetbe hozása, de ez rögzös út, csak hosszú távon elérhető sikerekkel. Ezzel szemben a Belváros iránti közúti kereslet Kecskeméten hatékonyan csökkenthető lenne az alternatív módokkal és a parkolás szabályozásával.

¹⁹ <https://toltopont.eu/>

²⁰ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – 13.3 – E-mobilitás



3.3.2.7 Teherszállítás

A 2016-os SUMP fő megállapításai

„Kecskemét áruszállítási, logisztikai szempontból Magyarország egyik legkedvezőbb fekvésű városa. A balkáni útvonal ma már főleg romániai eredetű kamionforgalmának jelentős (2016-ban mintegy 3300 jármű naponta, a legfrissebb elérhető, 2023-as adatok szerint ez már 6400 kamion) része az M5 autópályán érkezik meg a város térségébe és tart az Európai Unió törzsterületei felé. Kecskemét térségében a 44. sz. főútról 2016-ban újabb mintegy 1300 nyerges szerelvény csatlakozik az M5 forgalmához (ez 2023-ra 2000-re nőtt). A város ideális helyzetben van egy nagy logisztikai központ kialakítására.” Ez az állítás ma is megállja a helyét, sőt, az M44 és az M8 fejlesztések megvalósulásával a város tágabb térsége még jobban felértékelődik. A várost körülvevő főúti gyűrűn napi 2000 nyerges vontató (kamion) jelenik meg, jelentős részben a helyi ipar miatt, célforgalomban, de a terület nemzetközi átmenő forgalma továbbra is számottevőbb ennél.

„A vasút szerepe a városi áruszállításban jelentősen növelhető, s várhatóan növekedni is fog az új Mercedes gyár felépülésével, s kapacitásának bővítésével. Ugyancsak potenciálként jelentkezhet a városban a polgári célú légiszállítás megjelenése (zöldségek, gyümölcsök, élelmiszer, elektronikai és informatikai termékek stb.), amely középtávon egy új „cargo” központ kialakítását is indokoltta teheti.” Ezekben a tényezőkben érdemi előrelépés nem történt, az elmúlt évtizedben betelepült ipar a logisztikai szükségleteit egyértelműen és szinte kizárólag a közútra alapozta. A polgári célú légiszállítás helyzete sem változott.

A (Belvárosban) található és – remélhetőleg – további betelepülő ipari, kereskedelmi és szolgáltató cégek jogos elvárása, hogy az áruszállítási igényeik magas szinten történő kiszolgálása megoldott legyen. A belső városrészben parkolási és rakodási helyhiány van, továbbá semmilyen komolyan vehető indok nem támasztja alá a Kiskörút jelenlegi léptékű forgalmának fenntartását sem. Hosszabb távon a rendelkezésre álló szűkös terület tudatos újraelosztása, a szállításiellátási rendszerek újragondolása (pl. City logisztika) jelenthet majd megoldást.” Az állítások nem vesztek az aktualitásukból, a közlekedési koncepció erre átfogó javaslatcsomagot dolgozott ki.

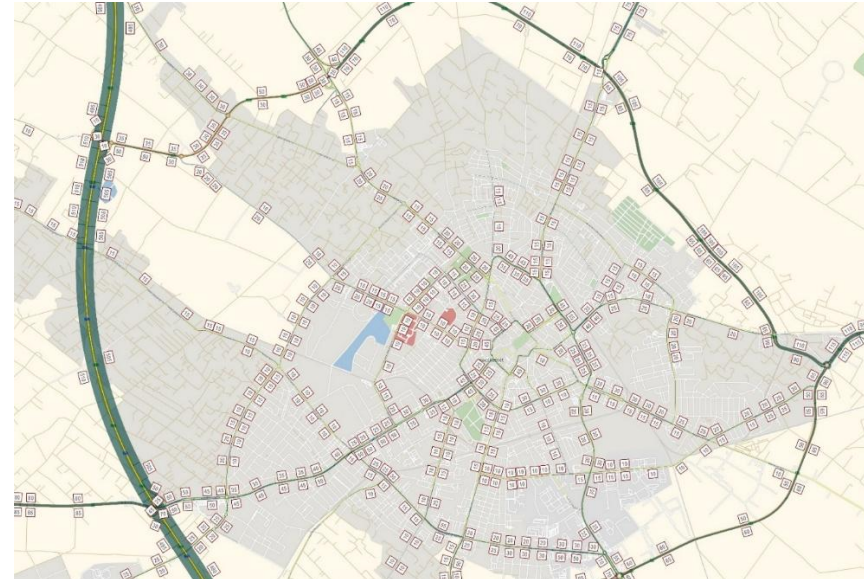
„A szállítási igényeket befolyásolja az iparfejlesztés: a városba betelepülő újabb és újabb ipari üzemeket ki kell szolgálni, így várható a településen a logisztikai ágazat további fejlődése. A jövőbeli szállítási útvonalakat a közlekedési fejlesztések módosíthatják, így például az M8 gyorsforgalmi út kialakítása, a várost keletről és északról elkerülő 445. sz. főút M5 autópályához való bekötése és a tervezett úthálózati kapacitásbővítések, hatással lesznek a közúti szállításra, ennek előjele, illetve a környezetre és élhetőségre gyakorolt következményei ma még nehezen prognosztizálhatók. Éppen ezért hosszú távon a tudatos és fegyelmezett területfelhasználás és optimális szállítási módok megtervezése kulcskérdés lesz az áruszállítás kedvezőtlen hatásainak mérséklésében.” Az elmúlt évtizedben az alacsonyabb hozzáadott értéket termelő logisztikai célú beruházások számottevő arányban jelentek meg a városban. Ez a jelenség a település számára – a pozitívumok mellett – kedvezőtlen irányú folyamatokat is eredményezett, többek közt a területfelhasználás szerkezetét illetően. A város mozgásterén ezen a téren a 2016-os állapotokhoz képest érdemben beszűkült.

„A vasút szerepének a teherszállításban történő növelése kiemelt fontosságú lenne a város számára, ugyanakkor a jelentős és céltudatos állami beruházások nélkül ezen a területen előrelépés nem várható a közeljövőben. Ez a megállapítás változatlanul megállja a helyét.

A Nagykörúton belül tervezett alacsony vagy zéró kibocsátású zóna megvalósítása a belváros áruszállításának újragondolását, új alapokra helyezését kívánja meg. Emellett a város számolhat további logisztikai beruházásokkal, melyek újabb áruszállítási kapacitások kiépülését feltételezik (várhatóan a város déli és északi részében).” A zéró kibocsátású zóna jogilag kijelölésre került, de valódi tartalommal nem töltődött föl, a közlekedési koncepció a kivezetését javasolja. A city-logisztikai rendszer bevezetése érdekében továbbra is indokolt célzott és ütemezett intézkedések végrehajtása.

Fő változások 2016 óta

A város immár kialakult ipari profiljának megfelelően jelentősek lettek a szállítási igények és ebben a további iparfejlesztésekkel együtt további növekedés várható. A volumenekről adatok nem állnak rendelkezésre. A már megépült M44 és M8 gyorsforgalmi szakaszok a városi elkerülőről a távolsági forgalom érdemi részét el fogják vonzani. Érdemes felhívni a figyelmet, hogy az M5 autópálya kamionforgalma 2023-ra megkétszereződött 2016-hoz képest. A közlekedési koncepcióhoz készült forgalmi modell reggeli csúcsidőszaki adatai alapján a teherforgalom Kecskeméten a következő képet mutatja:



25. ábra: A közepes és nehéz tehergépjárművek forgalma Kecskeméten a reggeli csúcsidőszakban (Forrás: A Közlekedési Koncepcióhoz készített forgalmi modell)

Amint az ábrából látszik, érdemi teherforgalom az M5 autópálya mellett a Kecskemétet elkerülő szakaszokon, az elkerülőbe csatlakozó főutak kifelé tartó szakaszain (52. sz. főút, 44. sz. főút, 441. sz. főút), valamint kisebb mértékben ezen utak városi szakaszain bonyolódik le, illetve az ezek belső összeköttetését biztosító Nagykörút érintett még.

A teherforgalom helyzete Kecskeméten

Kecskemét ipari szerepköre miatt jelentős teherforgalmat generál, és ez a tendencia várhatóan hosszabb távon is fennmarad. Kedvező közlekedésföldrajzi pozíciója miatt a város szűkebb és tágabb környezetében egyaránt jelentős átmenő kamionforgalommal számolhatunk a jövőben. Az ezekből a tényekből fakadó, a várost érintő hatásokat a várost elkerülő, folyamatosan fejlesztett főutak kezelik, ezzel kapcsolatos probléma nem látszik. A város belsőbb részein ugyanakkor szintén jelentős a megtelepedett ipar aránya, így különösen a Belváros és a Déli iparterület közé ékelődő vegyes, de ipari profilú terület is érintett a teherforgalommal. Ezen városrészek közúthálózata nem teljes, nem kapacitív és a már ma is sűrű beépítés, illetve a szabályozási szélességek korlátozottsága miatt nem látszanak egyszerű fejlesztési megoldások. A város kedvező vasúthálózata a teherszállításban minimális arányt képvisel, az ipar és a hazai vasút mai működése mellett ebben legfeljebb hosszú távon várhatók kisebb változások, ha a tervezett infrastrukturális fejlesztések megvalósulnak. A teherszállítás nagyobb arányban történő kötöttpályára terelése fontos fenntarthatósági kérdés.



3.3.2.8 Parkolás

A 2016-os SUMP fő megállapításai

„Kecskemét jelenlegi parkolási helyzetét a jelentős személygépkocsi forgalom, a funkcionális egyközpontúság és az ezzel is magyarázható belvárosi parkolóhelyhiány határozza meg. Nincs elegendő P+R parkoló, ami miatt sokak számára hiányzik a közlekedési módok közötti váltás lehetősége. A parkolási igények jelentős része a belvárosban összpontosul.” A leírás főbb pontjai ma is érvényesek, ugyanakkor a funkcionális egyközpontúsággal kapcsolatos álláspont azzal árnyalódott, hogy a Belváros megközelíthetőségének átfordítása a fenntartható módokra könnyebb és gyorsabban elérhető cél, mint a Belvárosi szolgáltatások tömeges kiköltöztetése új alközpontokba. A P+R parkolók kapcsán a vasúti fejlesztések és a hathatós parkolásszabályozási beavatkozások hiánya az emberek többsége számára nem teszi vonzóvá a módváltást, amelynek a helye egyébként az elővárosi közlekedésben és a szomszédos településeken van, nem pedig Kecskeméten.

„A Nagykörúthoz közeledve hétköznap munkaidőben megfigyelhető a fizetős parkoló zónák szomszédságában található utcákban a parkoló járművek okozta zsúfoltság. Ez különösen az itt lakók számára okoz nap, mint nap kellemetlenséget.” A díjfizetős zóna nagyobb lett 2016 óta, több helyen átlépte a Nagykörút vonalát (Széchenyiváros és Árpádváros felé) és a kórház környezetében is létrejött egy fizetős zóna. Ezzel együtt a leírt jelenség ma is létezik csak más városrészekben jelenik meg.

A vasútállomás mellett jelenleg nem található P+R parkoló a Kecskemétről vonattal elutazók számára. Ugyanakkor egy felmérés szerint az utasok 1% személygépkocsi vezetőként, 5%-a személygépkocsi utasként érkezik ide, ami naponta mintegy 70 db hosszú időtartamú és 350 db rövid időtartamú parkolásnak feleltethető meg. A vasútállomás Belvároshoz való közelsége és a területen való ingyenes parkolás miatt azonban jelentős a nem a vasúthoz kapcsolódó parkolási igény is.” Az időközben megtervezett Intermodális Csomópont (IMCs) jelentős P+R és B+R kapacitásokat kíván kiépíteni a vasútállomás környezetében. A Belváros parkolását ma már nem javasolt a vasútállomás környékén megoldani, azt parkolásszabályozási lépésekkel indokolt kezelni.

„... munkaidőben jellemző a parkolóhelyek nagyarányú kihasználtsága. A Kiskörút és Nagykörút közötti utcákra elsősorban a lakó (és vendégforgalom), másodsorban pedig a hivatásforgalom parkolási igénye jellemző. A Kiskörúton belül jelentős a hivatásforgalom az itt található közintézmények, kereskedelmi szolgáltató helyek nagy száma miatt, miközben természetesen az itt lakók, illetve a különböző szolgáltatásokat igénybe vevő ügyfelek számára is biztosítani kell parkolóhelyeket.” Ebben nem történt változás, a helyzet feltehetően inkább romlott a nagyobb számú autó és a növekvő forgalom miatt.

„... hosszú távon a zero kibocsátású zóna jelentősen csökkentheti a Nagykörúton belüli gépjármű forgalmat. Ennek kialakítását követően a parkolóhelyek iránti igény csökkenése prognosztizálható. A város testén belül pedig a forgalmasabb autóbusszmegállók környezetében alakulhatnak ki a közeljövőben P+R parkolók. Emellett a városrehabilitációs területeken, a jelentősebb forgalomvonzó létesítmények közelében (új Egyetemi Campus, Rudolf-laktanya, esetleg Széchenyi tér) várható újabb parkolók építése, melyek egy része várhatóan mélyparkoló formájában kerülhet kialakításra.” A zero kibocsátású zóna nem töltődött föl tartalommal, parkolási hatásai nincsenek, kivezetését javasolja a közlekedési koncepció. A város szélén pilot jelleggel kialakított, buszmegállókra alapozott P+R parkoló nem lett sikeres. Az új fejlesztésekhez kapcsolódóan épültek és épülnek parkolók.

Fő változások 2016 óta

A keresletet alapvetően befolyásolja, hogy a díjfizetős terület 2016 óta nagyobb lett, több ponton is átlépte a Nagykörutat. Ennek eredményeképp ugyanakkor a Villanegyedben az utóbbi években elindult egy önkormányzati-városrendészeti kezdeményezésű és beruházású közterületi-közlekedési területi parkolóépítési folyamat – az egyébként rekonstrukcióra szoruló – zöldfelületek rovására. Jellemző tendencia továbbá az is, hogy az övezeti besorolásnak nem megfelelő közterületeken történik meg a fizető várakozóhelyek nagy arányú kiépítése a belvárosban (pl. Piszekút tér, Vörösmarty utca, Szövetség tér) (ált. Zkk - közkert besorolású építési övezetekben, melynek nem a parkolás a funkciója). Ugyanakkor a lakossági engedélyek, a nagyvonalú parkolási bérletek és a lakosság jobb anyagi helyzete mellett a díjfizetős parkolás keresletszabályozó hatása általánosan sokat gyengült.

- A városban található munkahelyek számának erőteljes növekedésével az autózás társadalmi megítélésének és az autózási szokások, illetve a fennálló városi parkolási rendszer változatlansága mellett a 2016-ban tapasztalt parkolási gondok súlyosbodtak. Ennek mértékéről ugyanakkor nincsenek adatok.
- Az elmúlt években a belvárosi parkolási problémák mellett a sűrűn lakott társasházi övezetek és lakótelepek parkolási helyzete is romlott, hiszen a rendelkezésre álló parkolók nem elégítik ki a jelentkező igényeket, így általánossá vált a járdákon és zöldfelületeken történő parkolás.
- A Belvárosban a nappali időszakban, a munkaidő alatt végig egy parkolóhelyen álló járművek száma túl magas az általános tapasztalatok szerint (sajnos konkrét parkolás-foglaltsági mérések eddig a városban nem történtek, holott nagy szükség lenne rá), azaz az ott lakók autói és még inkább a munkavállalók számára – az olcsón vagy kedvezményesen – megváltott bérletek, illetve munkaadói parkolóbérleti juttatások folyamatos parkolóhiányt eredményeznek.
- A nyugdíjasok számára bevezetett kedvezményes parkolóbérletek visszaszorítása zajlik, ami a visszajelzések alapján érzékelhető könnyebbésséget hozott a Belvárosban.





A parkolási kereslet

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

A parkolással kapcsolatos adatgyűjtések jelenleg csak alkalmanként, konkrét projektek végrehajtásakor történnek, nincs a parkolással kapcsolatos folyamatos monitorozás, így nincsenek pontos adataink a parkolóhelyek kihasználtságára vonatkozóan.

A parkolók telítettségét nagyban befolyásolja elhelyezkedésük és az, hogy környezetükben milyen intézmények/munkahelyek találhatók. Ez azért lényeges, mert Kecskemét belvárosában több ezer munkavállalót foglalkoztató intézmény, munkahely található. A parkolók kihasználtságát nagymértékben befolyásolja az is, hogy Kecskeméten más megyei jogú városokhoz viszonyítva is sokféle kedvezményes bérlet áll a gépjárműhasználók rendelkezésére. Ezek a kedvezményes bérletek – olcsó árak miatt - nem segítik elő, hogy a belvárosi frekvenciált parkolóhelyeket csak a feltétlen szükséges ideig vegyék igénybe.

Az igen jelentős számú nyugdíjas és lakossági bérlet havi 1000 Ft költségtérítés ellenében biztosít egész napos várakozási lehetőséget egy adott helyen. Emellett az egy adott helyszínre vásárolt bérletek - melyeket többnyire a munkahelyükhöz vásárolják a gépkocsivezetők, szintén lehetőséget adnak az egész nap egy helyen történő várakozásra.

Figyelemmel arra, hogy nincsenek mért adatok a parkolóhelyek kihasználtságára, csak tapasztalati adatok állnak rendelkezésre. Ezek alapján a szűk belváros parkolóinak kihasználtsága (Kiskörúton belül) munkanapokon munkaidőben átlagosan 80% körüli. Ez az arány az iskolaszünetekben csökkenő értéket mutat. A Kecskeméti Városrendészet tapasztalatai alapján az egyes zónákban a következő kihasználtsági értékek jellemzők a fizetési kötelezettség időtartama alatt:

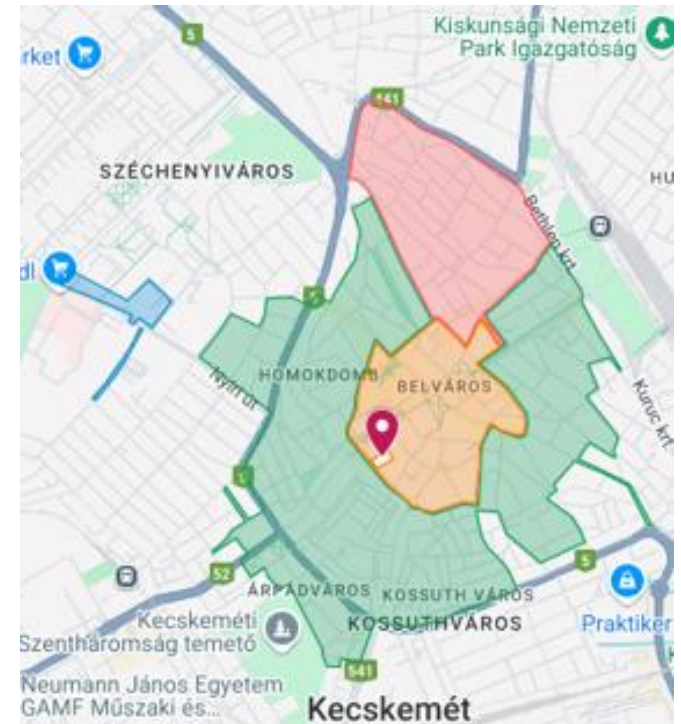
- **Zóna I** (Petőfi Sándor utca, az Árpád körút, a Batthyány utcának az Árpád körúttól a Dobó körútig terjedő szakasza és a Dobó körút által behatárolt terület, bele nem értve a Dobó körutat): **79%**
- **Zóna II** (Jókai utca, Bethlen körút, Nagykőrösi utca, Koháry István körút által körülvárt terület, bele nem értve a Koháry István körúton lévő várakozóhelyeket: Jókai utca, Budai utca, Őz utca, Szarvas utca, Kenderessy utca, Sárkány utca, Platthy utca, Csáky utca, Csokonai utca, Wesselényi utca, Kaszap utca, Galamb utca, Erdősi Imre utca, Pászthóy utca, Nagykőrösi utca, Horváth Cirill tér, a Branyiszko köz, Árok utca, Balay utca, Bálvány utca, Bánffy utca, Borz utca, Kada Elek utca, Kis utca, Nefelejcs utca, Szárny utca, Táncsics Mihály utca, Kazinczy utca, Jósika utca, Cimbalmos utca, Széchy Mária utca, Vacs utca, Kasza utca, Martinovics utca): **75%**
- **Zóna III** (Nyíri út Lunkányi János utca és az Akadémia körút közötti szakasza, valamint a Juhar utca és a Gőzhajó utca): **83%**
- **Zóna IV** (József Attila utca, Hargita utca, Bibó István utca, Bihar utca, Tihany utca, Faragó Béla fasor, a Szövetség térnek az Ady Endre utca, Irinyi utca és Széchenyi körút által határolt része): **70%**
- **Zóna V** (Küküllő utca Árpád körút és Mátis Kálmán utca közötti szakasza, a Mátis Kálmán utca, a Halasi út Mátis Kálmán utca és Árpád körút közötti szakasza által behatárolt terület, a Boldogasszony tér, a Garam utca, a Szamos utca, a Lajta utca, a Serfőző utca, a Vikár Béla utca): **67%**

- **Zóna VI** (Kossuth körút, a Batthyány utca, a Horváth Döme körút és a Mezei utcának a Bajcsy-Zsilinszky Endre körút és a Kossuth körút közötti szakasza által behatárolt terület): **74%**

Szintén a Kecskeméti Városrendészet tapasztalatai alapján az egyes parkolási díjzövezetekben a következő kihasználtsági értékek jellemzők a fizetési kötelezettség időtartama alatt:

- I. díjzövezet (a térképen narancssárgával): 86%
- II. díjzövezet (a térképen zölddel): 73%

A Rendészet tapasztalatai szerint a belvárosban található intézmények/munkahelyek/iskolák generálják az ide irányuló forgalom túlnyomó részét és az itt parkoló gépkocsik nagy része is ezekhez a létesítményekhez kapcsolódik. A fizető várakozóhelyként működő parkolók mellett a város területén - főként a lakótelepi részekben - nagyszámú ingyenes parkoló található, melyeket a Kecskeméti Városrendészet csak a rendészeti feladatellátás keretében ellenőriz, így a parkolóhelyek számáról és a kihasználtságuk mértékéről csak becslést adhatunk. Általánosságban elmondható, hogy a lakótelepeken található parkolók telítettsége az esti órákban közelít a 100%-hoz. Reggel iskola- és munkakezdést követően – elhelyezkedéstől függően – ez az arány 40-70 %-ra csökken. ²¹



26. ábra: Kecskeméti díjzövezetek (forrás: Kecskeméti városrendészet)

A közlekedési koncepcióban sor került a parkolási díjtermékek vizsgálatára. A város adatai alapján 7 426 díjfizető parkolóhely van Kecskeméten. A különböző bérlettípusok számait vizsgálva megállapítható, hogy a belvárosi parkolóhelyek 94,7%-án a helyben lakók és más bérletesek állhatnak (a helyzet azért ennél talán jobb, mivel sok itt lakó napközben elmegy az autójával). Ha egy következő lépésben figyelembe vesszük még a kedvezményesen hozzáférhető parkolási bérleteket és például az időjárás egyedi hatásait, akkor az látszik, hogy a Belváros parkolási kapacitását meghaladó parkolási igényről beszélhetünk. Ennek fényében érthető, hogy az engedéllyel vagy bérlettel nem rendelkező kecskemétiak vagy a városba érkezők (például ingázók, ügyeket intézők, turisták) csak nehezen találnak maguknak a Belvárosban parkolóhelyet. A helyzet ennél lokálisan, a frekvenciáltabb belvárosi helyszíneken, forgalomvonzó létesítményeknél akár sokkal rosszabb is lehet.

Érdemes külön beszélni a **kórház környékének** parkolásáról is. Ez a terület díjfizető, de az alapproblémákat a fizetössé tétel legfeljebb enyhítette, meg nem oldotta. A tömeges autós megközelítés természetes módon a csúcsidőszakokban forgalmi és parkolási gondokat generál. Sajnos a kórház gépjárműforgalmát biztosító főporta túl közel helyezkedik el a Nyíri úti körforgalomhoz, melynek használata torlódásokat okoz, mint ahogyan a jelentős gyalogos és kerékpáros forgalom is. Ennek vizsgálatával és a helyzet kezelésével a Kórház és az Önkormányzat már foglalkozik. A parkolási gondok enyhítésére és a Kórház igényeinek kiszolgálására – a Csabay Géza körút Kórházzal szembeni oldalán meglévő parkolók mellé – a Kórház telephelyén több parkolómező (mintegy 200 férőhellyel) is kialakításra került, valamint 2022-ben egy új parkolóház is épült (385 fedett és 32 felszíni parkolóhellyel, amely a kórház mellett a közeli Lidl, egy patika és a DM parkolási igényeit is kiszolgálja (45 percen belül ingyenesen). Használata csak a boltok vásárlóinak ingyenes, egyébként 60 perc 500 Ft, a napijegy 3000 Ft, a havi bérlet pedig 18 000 Ft. E parkolóház kapcsán érdemes átgondolni egy kórház parkolási igényeinek jellegzetességeit. A parkolási

²¹ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – 10.2 A belvárosi parkolás



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

igények túlszordulásának alapvető oka az itt dolgozó, gyakran túlórázó, korán kezdő vagy későn végző orvosok, ápolók parkolási igénye, amit tömegesen közösségi közlekedéssel vagy kerékpárral nem lehet kiszolgálni (az irodai dolgozók esetében más a helyzet) és igényeik jogosságát megkérdőjelezni is nehéz. Erre rakódnak rá az autóval érkező betegek és látogatók parkolási igényei (napi szinten mintegy 6000 fő). Az itt tapasztalható túlparkolás okai mélyre nyúlnak, a parkolóház viszont főleg a jobbmódú betegeknek nyújt alternatívát, az egész nap itt álló dolgozói parkolásra aligha.

A parkolás helyzete Kecskeméten

A kecskeméti belváros évtizedek óta a parkolási problémák leginkább érzékelhető helyszíne, ahol a szűk útfelületekért a közúti forgalom, az autóbuszjáratok, a gyalogosok és a kerékpárosok mellett a lakók, dolgozók, ügyfelek és turisták parkolási igényei is versengenek. Kecskeméten a Nagykörúton belül és a kórház térségében díjfizetős parkolás működik, alapvetően jól, de a nagyszámú lakossági engedély és kedvezményes bérletek miatt keresletszabályozási hatása a díjfizetésnek már alig van. A parkolás és annak látható problémái a városi döntéshozók előtt vannak, a belvárosi parkolás felülvizsgálata folyamatos, az utóbbi időkben is voltak szigorítások és a díjfizetős terület kisebb kiterjesztése is napirenden van. A lakossági bérletek már most is korlátozott területre szólnak és lakcímenként legfeljebb két személygépkocsira adhatók ki.

Kecskeméten a lakossági és a nyugdíjas engedélyek jelképes, 1000 Ft/hó ára nagyon alacsony, a nyugdíjas bérlet mindenhol érvényes, az első és a második gépkocsi bérletárában nincs különbség. A Belvárosban fontos és kevésbé tudatosított probléma a városi támogatással működő, kedvezményezett munkavállalói parkolás. Az iskolák és óvodák környékén, reggel és délután gyakran kialakulnak parkolási problémák, amelyek főként a környéken élőket zavarják. A közterületen kívüli parkolási lehetőségek a közterületi parkolásba való bevonása nem kezdődött meg és az új építésű társasházak esetében jelenleg kiadhatók közterületi lakossági parkolási engedélyek. Rendszeres parkolási adatgyűjtés Kecskeméten jelenleg nincs.

A kecskeméti parkolás átalakítása kapcsán nagyszámú hazai jó példa tanulmányozható. E példák többségére jellemző, hogy a bevezetésük előtt igen sok ellenzőjük volt, ugyanakkor a megvalósítás és bizonyított jó működés után elnyerték a helyi lakosok bizalmát. (Székesfehérvár, Szeged, Józsefváros).

Fő változások 2016 óta

Érdemi változás nem történt, a városban egy elektromos rollermegosztó szolgáltatás bevezetése volt tervezett, de ennek további sorsa bizonytalan.

Jelenlegi forgalom, arányok helyzete Kecskeméten

Kecskeméten nincs megosztott mikromobilitási szolgáltatás, azonban a jelentkező közlekedési problémák (például az elégtelen parkolási kínálat) miatt szükség mutatkozna rá.



3.3.2.9 Megosztott mikromobilitás

Az előző SUMP fő megállapításai

A 2016-ban készült SUMP a közlekedési igények észszerű csökkentését célozva még számolt egy potenciális car-sharing rendszer menetrend szerinti közszolgáltatási elemekhez történő illesztésével, valamint egy önkormányzati tulajdonú közbringa-rendszer létrehozásával. Az eltelt időszakban az ezirányú törekvések nem jutottak el a megvalósítás fázisáig, és nem zárultak le a piacra jutást kísérő folyamatok, így sem közösségi autómegosztó szolgáltató, sem a közösségi kerékpárrendszer nem jelent meg eddig a városban.



3.3.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA

3.3.3.1 A gyalogsközlekedés infrastruktúrája

Az előző SUMP fő megállapításai

„A leginkább kritikus pontok a közúti átkelések: az átkelési lehetőségek száma és minősége elsősorban a közlekedésbiztonságra, továbbá az eljutási időre és a kényelemre van kihatással. Biztonsági okokból több helyen is indokolt lenne új gyalogátkelőhelyek létesítése.” Épültek új gyalogátkelőhelyek és okoszebrák is, de a gyalogosok közlekedésbiztonsága inkább csak hazai összevetésben tekinthető megfelelőnek.

„A város gyaloglás szempontjából legfrekvenciáltabb része a belvárosi gyalogoszóna, ami kis mérete ellenére kiemelkedő színvonalú, a helyi lakosok és a városba érkező turisták számára is a „nyugalom szigete”. Ez továbbra is tény, azonban az elmúlt 9 évben ez a gyalogoszóna nem fejlődött tovább dacára a nagyívű elképzeléseknek.

„A város belső, sűrűn lakott részeire igaz, hogy a parkoló autók egyes helyeken nagy és értékes felületet vesznek el, ezzel rontva a városképet, a gyalogosok lehetőségeit és biztonságérzetét.” Ez a jelenség többször tapasztalható még napjainkban is.

„Városszerte jelentős probléma a konfliktushelyzet a többi közlekedési móddal. Számos helyen a gyalogos és a kerékpáros ugyanazt az útfelületet kénytelen használni. A gyalogosok és a személygépkocsival közlekedők igényei eltérnek, azonban általános tapasztalat, hogy a személygépkocsival közlekedők több szempontból is előnyben részesülnek a hétköznapi helyváltoztatások során, ami számos ponton kihat a gyaloglás minőségére. A gyalogos hálózat karbantartására fordított figyelem nem elégséges. A nem karbantartott, esetleg hiányzó járdaszakaszok miatt a gépjárművek által használt úttesten vagy burkolatlan felületen kell gyalogni, ami rontja a gyalogos közlekedés minőségét, így még rövidebb távokon sem feltétlenül jelenthet alternatívát. A leginkább kritikus pontok a közúti átkelések: az átkelési lehetőségek száma és minősége elsősorban a közlekedésbiztonságra, továbbá az eljutási időre és a kényelemre van kihatással. Biztonsági okokból több helyen is indokolt lenne új gyalogátkelőhelyek létesítése ...” E megállapítások 2025-ben is érvényesek. A gyalogos-kerékpáros közös útfelületek kapcsán a tervezők a kecskeméti jó gyakorlat alapján ma már megengedőbb álláspontot képviselnek.

Fő változások 2016 óta

A városban alapvető változások 2016 óta nem történtek, ugyanakkor számos kisebb fejlesztés megvalósult, így vannak okoszebrák, épültek új átkelőhelyek is és az új városfejlesztések (Neumann János Egyetem, Homokbánya) esetében a gyaloglás már komoly tervezési súlyt kapott. Összegezve tehát komoly változások nem, kis lépések azonban történtek a jó irányba (új átkelők, okoszebrák).

Külön ki kell emelni a belvárosi gyalogoszónát (ami egyébként a kerékpárosokkal közös használatú és így is jól működik): ez bármelyik magyar város díszje lehetne.



Kecskemét gyalogoshálózatáról átfogó minőségi felmérés nem történt még, így a konkrét problémák leírása elbeszélés jellegű, egyedi, nem rendszerszintű. Amikor a gyalogos közlekedésről gondolkodunk, a közlekedési célok túl a mozgáskorlátozottak és a gyerekek, idősek speciális közterülethasználati szükségleteit is figyelembe kell venni. A nem megfelelően kialakított (irány, szélesség, méretezés, akadálymentesség), vagy minőségében kifogásolható gyalogos felületek, a legforgalmasabb gyalogosáramlatok irányában indokolatlanul hosszú gyalogátkelőhelyi várakoztatások még kiszolgáltatottabb, veszélyesebb helyzetbe hozhatják a gyalogosokat, akik emiatt megtalálják a saját, nem feltétlenül biztonságos útvonalait.

A gyalogsközlekedés helyzete Kecskeméten

Kecskemét gyalogos közlekedése számos, egymással összefüggő infrastrukturális és biztonsági problémával küzd. A belvárosi gyalogoszóna kiváló működése mellett a belvárosban és főbb közlekedési tengelyek mentén gyakoriak a gyalogsbalesetek, különösen az átkelőknél. A járdahálózat ugyan kiépült, de sok helyen rossz állapotú, keskeny, illetve hiányos, környezete nem vonzó. A jelzőlámpák a gépjárműforgalmat részesítik előnyben, az ipari és újonnan beépülő területeken a gyalogos infrastruktúra alig vagy egyáltalán nem épült ki. A belső városrészekben a nagy gépjárműforgalom és az előforduló rendezetlen környezet rontja a gyaloglás és kerékpározás minőségét.



3.3.3.2 A kerékpáros közlekedés infrastruktúrája

Az előző SUMP fő megállapításai

„A Kecskemét közeli települések és településrészek egy része (Kadafalva, Ballószög, Helvécia, Hetényegyháza, Katonatelep), valamint a 10-15 km-re található Nagykőrös, illetve Városföld is elérhető kerékpárúton a belváros irányából.” Ezzel együtt több irányból az összeköttetés még nem valósult meg, illetve jelenleg tervezés alatt áll. További korlátot jelent, hogy a meglévő kapcsolatok elsősorban munkavállalói forgalomra tervezettek (jellemzően főutak mellett, a legrövidebb útvonalon vezetve). Tekintve, hogy ez a használati forma a tapasztalatok alapján alacsonyabb igényt képvisel, a hálózat jelenlegi kialakítása a szabadidős célú kerékpározás kiszolgálására (amiben ugyanakkor jelentős potenciál azonosítható) csak korlátozottan, vagy egyáltalán nem alkalmas.

„A legnagyobb hiányosság a déli, délnyugati városrészek kapcsolatának hiánya, amit tovább súlyosbít az itt áthaladó vasútvonalak területelvágó hatása. E miatt a déli ipari terület, Rendőrfalu, Kósafalu városrészek vagy Műkertváros mindössze két forgalmas főúton és egy mellékutcán közelíthető meg ...” A városrészek kapcsolatrendszerének hiányosságai már 2016-ban is kiemelt problémaként kerültek azonosításra, és jelenleg is annak tekinthetők egyéb, elsősorban minőségi kérdések (szélesség, burkolatminőség, fásítás, átvezetések) megoldása mellett.

„... több irányból is jelentős a Kiskörutat átlépve a városmagba érkező kerékpárosok száma. A Belvárosban számos forgalomvonzó létesítmény található ..., melyeket sokan kerékpárral közelítenek meg, ezért fontos, hogy megfelelő számú és befogadóképességű kerékpártároló épüljön.” Erre az igényre átfogó válasz nem született, a kecskeméti kerékpártárolás helyzetének teljeskörű felmérése szükséges ahhoz, hogy jó irányú fejlesztések kezdődhessenek.

„A város kerékpárforgalmi létesítményeinek hossza az elmúlt évtizedben folyamatosan nőtt. A kerékpárutak burkolatának minősége azonban nagyon eltérő, az újonnan épült szakaszok jó minőségű felülete mellett helyenként kifejezetten rossz, több esetben balesetveszélyes úthibák ... jellemzik a hálózatot.” A fejlesztés 2016 óta is folyamatos, a minőségi problémák és a hálózat állapotának kontrasztjai továbbra is fennállnak.

„További konfliktusforrás, hogy a főútvonalak mellett vezetett kerékpárutakkal párhuzamosan nem épült ki járda. Példa erre az Izsáki út melletti, gyalogos sétány benyomását keltő kerékpárút; a gyalogosforgalom itt a KRESZ alapján szabályos, ám balesetveszélyes, így nem követendő példa. Körülményessé teszi a kerékpározást a kerékpárutak sűrű oldalváltása, a megoldatlan átvezetések.” Általános közlekedésszakmai szempontból az állítás érvényes, azonban a tapasztalatok alapján Kecskeméten a gyalogos-kerékpáros együttélés jól működik.

Fő változások 2016 óta

A hálózat bővült, a kerékpáros infrastruktúra megjelent a déli városrészekben és a Déli Gazdasági területen is, emellett a szomszédos települések felé is épültek ki új elemek. A hálózat szakadásai azonban ma is jellemzőek.

A kerékpáros közlekedés infrastruktúrális helyzete Kecskeméten

A kerékpárhálózat szempontjából – a hálózati szakadások, a fel nem tárt városrészek, az intermodalitás és a kerékpártárolás ismert hiányain túl – főleg a minőségi problémák meghatározók Kecskeméten (ezek részleteikben nem feltártak), ami főleg, de nem kizárólag a fenntartás és az üzemeltetés alulfinanszírozottságára vezethető vissza.





3.3.3.3 A vasúti közlekedés infrastruktúrája

Az előző SUMP fő megállapításai

„140-es vasútvonal: A vonal pályasebessége Magyarországon jónak mondható, Cegléd és Kiskunfélegyháza között 120 km/h, Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás között 100 km/h. 2003-2008 között a vonalon jelentős pályafelújítások történtek, így javult a vasúti közlekedés biztonsága, csökkent a zavarérzékenysége. A felvételi épületek többségének állapota megfelelő, az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nagyrészt megfelelő, ezen kívül a nagyobb állomásokon P+R parkoló és B+R tároló is található”

„142-es vasútvonal: A vonal maximális pályasebessége 60 km/h. A pálya a rendszertelen és elégtelen fenntartási munkák miatt rossz állapotban van. Állandó, és ideiglenes lassú jelek is gyakoriak a vonalon. Kecskemét alsó – Lajosmizse szakaszon állomástávolságú közlekedés van érvényben, egyes vonalszakaszokon a biztosítóberendezés nem működik.”

„145-ös vasútvonal: A vonal maximális pályasebessége 60 km/h. A felvételi épületek többségének állapota nem megfelelő, sokszor kritikus, valamint sok helyen az utasok időjárás elleni védelme sincs biztosítva. A vonalon vegyes állapotú peronok találhatók, változó hosszal, akadálymentesítés nélkül, szintbeli megközelítéssel. Az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nem megfelelő, ezen kívül az állomásokon P+R és B+R parkoló nincs, illetve a meglévők színvonala, kialakítása sem megfelelő.”

Az előző SUMP megszületése óta a vonalakon (elsősorban a 142-esen) kisebb volumenű rekonstrukciós munkák zajlottak, azonban ezek nem voltak átfogóak, illetve teljes körűek. A vasútvonalak mindegyikére, de különösen a nagy kihasználtságú 140-esre igaz, hogy az elmúlt kilenc év során jelentős amortizáció volt megfigyelhető a pályaállapotok terén. Ez különösképpen igaz a vasútvonal déli, Kiskunfélegyháza-Szeged közötti szakaszára, ahol ezen dokumentum írásakor már csak egyedül Kistelek állomás járható a vonal déli szakaszán egyébként engedélyezett 100 km/h-s sebességgel, az összes többi állomás váltókörzeteire 60 km/h-s sebességkorlátozások (lassújelek) kerültek ki az utóbbi években. Ez sajnos komolyan rányomja bélyegét a vonalon közlekedő InterCity vonatok menetrendszerűségére is.

Fő változások 2016 óta

Az előző bekezdésben leírtak szerint a 142-es vonalon történt némi rekonstrukció, ugyanakkor annak teljeskörű megújítására és a 140-es vonal kétvágányúsítására rendkívül nagy igény mutatkozik továbbra is. Ezzel kapcsolatban előrejelző, hogy 2025. év végén a 142-es vasútvonal Dabas–Lajosmizse–Kecskemét villamosítása és elővárosi fejlesztése, továbbá a 140-es vasútvonal Kiskunfélegyháza–Szeged-rendező vonalszakasz korszerűsítése kormányhatározatban²² is nevesítésre került. Emellett (újra) napirenden van a VO vasútvonal ezúttal Kecskemétet is érintő vonalvezetésének vizsgálata.

A 2023 első felében megvalósított tarifareform keretében megjelent ország- és vármegyeberletek a vasúttal rendszeresen ingázó utasok számára jelentősen egyszerűsítik az utazást, ami elméletileg a városon / közigazgatási egységen belüli közlekedés díjtermék-oldalára megoldással szolgált. Érdemi változás azonban az ilyen jellegű forgalomban nem látszik. A 2016-os SUMP-ban megfogalmazott infrastrukturális fejlesztési javaslatokból semmi

sem valósult meg érdemben mindezidáig (a 142-es vasútvonalon történtek kisebb felújítások, de az előirányzott villamosítás és teljes rekonstrukció nem kezdődött meg).

Jelenlegi helyzet

Kecskemétet sűrűn behálózzák a messze potenciális lehetőségeik alatt teljesítő vasútvonalak, melyeken számos állomás és megállóhely található, nem egy közülük stratégiai is jó helyen.

A jó hálózatot nyújtó kecskeméti és környéki vasúti infrastruktúra minősége a karbantartási és felújítási elmaradások következtében jelentősen leromlott. Nehezen feloldható közlekedési strukturális kihívásként jelentkezik, hogy Kecskemét, mint dinamikusan fejlődő ipari központ, az elmúlt évtizedekben az áruforgalmi és logisztikai igényeit a közútra alapozta, míg a vasúti áruszállító kapacitása még napjainkban is marginális szerepet tölt be. Ebben már zajlik stratégiai gondolkodás.

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, míg a város déli területei (pl. Szent László város, Muszáj, Rendőrfalú, déli iparterület) és a város középső részei esetében hasonló akadályt képez a Kecskemét-Alsó vasútállomás, illetve a 142-es vasútvonal. Átjárhatósági probléma van Máriaváros és a város sport és rekreációs területei között is a 142-es vasútvonalon. A város közúthálózatának egyik legproblematisabb aspektusa a különbszintű átkelőhelyek kis száma.

²³

Napközben a Főváros és Szeged között órás ütem szerint közlekednek az Intercity-vonatok, viszont a vonatközlekedés az üzemidő tekintetében elmarad a társadalmi igényektől: Budapest felé például 21.48-kor elmegy az utolsó vonat a városból, ezt követően másnap reggel fél 5-ig nincs vasúti összeköttetés a Fővárossal. A Budapest-Szeged Intercity-járatok mellett fontos említést tenni a különböző viszonylatokon (pl. Kecskemét-Cegléd-Szolnok és Kecskemét-Lakitelek-Szolnok S220/225) közlekedő személyvonatokról is. Ezeknek vonatoknak a relatíve ritka, sokszor ütemtelen, nagyobb kihagyásokkal megszerkesztett menetrend jelenti a legnagyobb hiányosságát (7:38 és 10:16 között például nincs közvetlen járat Kecskemét és Solnok között, pedig a nap nagy részében óránként közlekednek a személyvonatok).

²² 1555/2025. (XII. 16.) Korm. határozat vasútfejlesztések megvalósítása érdekében az Európai Beruházási Bankkal megkötendő finanszírozási szerződések és Projektmegvalósítási Megállapodás jóváhagyásáról

²³ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – VII. Vasúti közlekedés



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

A 142-es számú (Budapest-Lajosmizse-Kecskemét) vonalon – melynek Lajosmizse-Kecskemét szakasza releváns a város számára elsősorban – hétköznapiakon mindössze kettő, hétvégenként mindössze négy közvetlen vonatpár közlekedik a két település között. A kecskeméti elővárosi igényeket alapvetően szintén kiszolgáló, rövidített útvonalon csak Hetényegyházáig közlekedő vonatok kínálata valamivel bővebb, az ingázás kiszolgálására a jelenlegi, sokszor ütemtelen, szűk üzemidőt felölő menetrend is alkalmas, azonban a benne rejlő potenciál kiaknázása rengeteg lehetőséget kínálhatna. Ennek eddigi elmaradása leginkább a MÁV-csoport kritikus járműhiányával magyarázható leginkább, a meglévő problémák ellenére azonban a jelenlegi kondíciók mellett is keresett a szolgáltatás.²⁴

Fontos térségi kapcsolatot jelent a Baja – Kecskemét InterRégió járat, amely 2 óránként köti össze a városokat. A járat (a 150-es sz. Budapest-Kelebia vasútvonal rekonstrukciója miatt) jelenleg nem közlekedik a teljes útvonalán. Erre a járatra Kecskeméten lehetőség van átszállni a Budapest felől érkező IC-ről, azonban az erre tervezett 11 perces ablak az Intercity-k gyakori késése miatt a gyakorlatban sokszor elégtelen, ami az InterRégió járat – sokszor jelentősebb – késéssel indulását eredményezi.

A vasúti közlekedés infrastrukturális helyzete Kecskeméten

Kecskeméten és vonzáskörzetében a vasúti infrastruktúra elavult, fejlesztésre szorul. A romló pályaállapotok egyre inkább kihatnak az üzemvitelre, aminek az egyetlen ellenszere az érdemi és átfogó rekonstrukció lenne. Ez egyben a mai állapotokhoz képest elképzelhetetlen fejlődést hozna az elővárosi és a városközi közlekedésben. Az asztalon lévő tervek ígéretesek (140-es vasút megújítása, VO tervezése), megvalósulásuk minden bizonnyal elsősorban finanszírozási kérdés lesz. A Kecskeméten lakók számára a vasúttal kapcsolatos legfontosabb probléma vasútvonalak elvágó hatása, a különbszintű keresztezések alacsony száma.

A 140-es vonal sajnos zavarérzékeny, gyakoriak a késések az általános műszaki állapot és az áteresztőképességének határa, valamint a kifizetett módon használt egyvágányú pálya miatt A vasútvonal teljes rekonstrukciója évről-évre napirendre kerül, Kiskunfélegyháza és Szeged között kétvágányosra bővítésével és az infrastruktúra 21. századi igényeknek megfelelő szintre hozásával. Ezek a tervek – a kecskeméti IMCS-projekttel karöltve – régóta léteznek, azonban a gyakorlati megvalósításig mindeddig nem jutottak el, pedig az intézkedések végrehajtása érdemben növelné a vasút versenyképességét.



²⁴ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – VII. Vasúti közlekedés



3.3.3.4 A helyközi autóbusz-közlekedés infrastruktúrája

Az előző SUMP fő megállapításai

A 2016-os SUMP a helyközi járműállományra, helyközi autóbuszos infrastruktúrára érdemben nem tér ki, azokat a helyi autóbuszokkal egyben kezeli. Ennek oka, hogy 2016-ban még ugyanaz a szolgáltató (DAKK) látta el mindkét terület kiszolgálását.

Fő változások 2016 óta

Az előző SUMP készítésekor a kecskeméti helyközi szolgáltató még a Kunság Volán Zrt. jogutódja, a DAKK Zrt. volt. A 2019-es (országos Volánbusz), majd 2024-es (MÁV/Volán) integráció jelentős pozitív változásokat hozott járműállomány-téren mindenhol az országban, így Kecskeméten is.

Jelenlegi helyzet

A Volánbusz 2019-es országos céggé való alakítása, illetve a MÁV-csoportba történő integráció (MÁV Személyszállítási Zrt.) lehetővé tették a mindenkori járműállomány egész országra kiterjedő, szándék szerint üzemeltetési és logisztikai optimalizálását. Ennek köszönhetően az ország más régióiból felszabadult és Kecskemét térségébe átcsoportosított nem új, de korszerűbb helyközi autóbuszokkal sikerült valamelyest fiatalítani a város elővárosi autóbuszflottáján, az élettartamukat bőven kiszolgált Ikarus és Rába járművek döntően kiváltásra kerültek. A Volánbusz 2021-ben beszerezett 204 új, csuklós MAN autóbuszából Kecskemétre is került öt jármű, az utóbbi évek járműállományi fejlesztéseinek egyértelműen ezek az autóbuszok voltak az ékkövei. Credo Econell autóbuszokból 18, Credo Inovell járművekből pedig 3 került a helyközi üzemhez az elmúlt öt évben. A helyközi autóbuszok végállomása a Noszlopy Gáspár Parkban van, a vasútállomás szomszédságában. Ennek fejlesztése a régóta húzódó IMCs beruházás keretében tervezett. A helyközi autóbuszok többségét a korábbi kiskörúti vonalvezetés helyett a Nagykörútra terelték.²⁵

A helyközi autóbusz-közlekedés infrastruktúrális helyzete Kecskeméten

Az országos Volánbusz, majd MÁV/Volán csoport formájában megvalósuló integráció sok pozitívummal járt a kecskeméti helyközi járműállomány fiatalítása szempontjából. Mindazonáltal az átcsoportosított, használt járművek nem jelentenek hosszú távú megoldást, ezek cseréje is esedékessé válik a közeljövőben. A végállomásul szolgáló Noszlopy Gáspár Park fejlesztése a régóta húzódó IMCs megvalósításához kötött.

²⁵ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – VIII. Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés

3.3.3.5 A helyi autóbusz-közlekedés

Az előző SUMP fő megállapításai

„A járműállományt 58 db autóbusz alkotja, melyek többsége alacsonypadlós és csuklós kialakítású (átlagéletkoruk 8,78 év). A legújabb, 2014 eleji beszerzés során huszonöt soros hibridhajtású, alacsony károsanyag-kibocsátású, tisztán elektromos üzemben is működő, így a kialakításra váró belső zéró kibocsátású zónában is használható, alacsonypadlós járművel gazdagodott a város autóbuszflottája.” A helyi szolgáltató 2019-es indulása a helyi autóbusz-szolgáltatás összes járműoldali problémáját megoldotta. A 2014-es hibridhajtású buszok üzemeltetése nem lett nagy siker, ennek is következménye, hogy a város a hidrogénhajtás felé nyitott. A hibridbuszok apropóján létrehozott zéró kibocsátású zóna sem töltődött meg tartalommal, a közlekedési koncepció a kivezetését javasolja. A kerékpáros és autóbuszos közlekedés magasabb fokú összehangolása fontos lenne Kecskeméten (pl. a KEKO szolgáltatási területén belüli megállóknál kialakított kerékpártárolókkal).

Fő változások 2016 óta

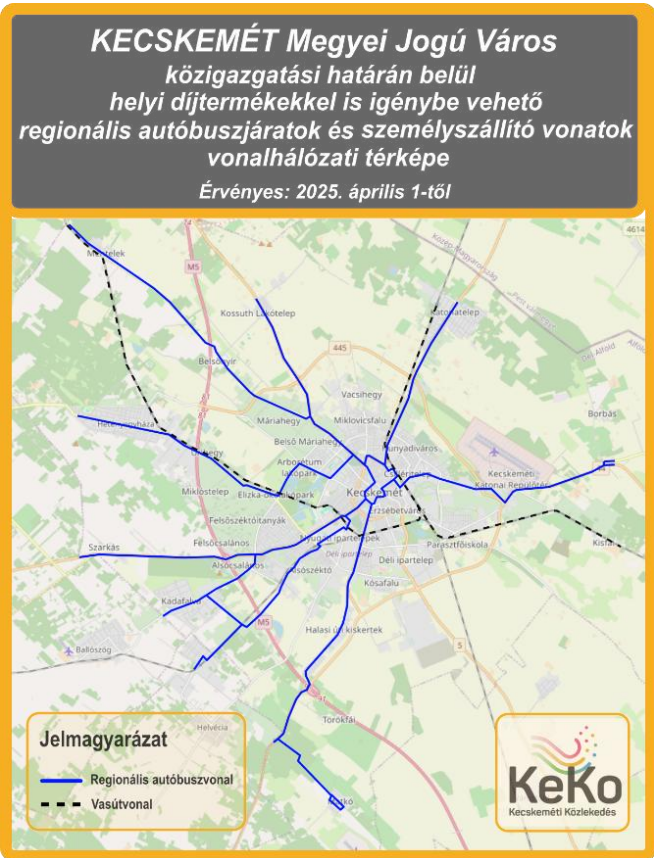
A legjelentősebb változás az autóbusz járműállományban tapasztalható. A Kunság Volán, majd DAKK Zrt. és jogutódjának helyébe lépett KEKO Kft. és szolgáltató partnere, az Inter Tan-Ker Zrt. (ITK) ugyanis jelentősen fiatalabb, korszerűbb járművekkel szolgált, mint a DAKK Zrt. tette korábban. A helyi autóbusz-végállomás továbbra is a Széchenyi téren van, de a közvélemény szerint ez a funkció a jövőben a vasútállomáshoz épülő IMCs-be kerül majd.

Jelenlegi helyzet

Kecskemét elsőszámú helyi közlekedési csomópontja a Széchenyi téri végállomás, ami a KEKO helyi hálózatának központi sarokköve, az összes járat megjelenik itt jó belvárosi kapcsolatot és kiváló átszállási lehetőségeket biztosítva. A Széchenyi tér központi helyzete miatt az egyébként talán hatékonyabb átmérős járatok kialakítása egyelőre nem indokolt.

A Kiskörút egyirányú forgalmi rendjéből következik, hogy a Széchenyi térre közlekedő buszoknak legalább az egyik irányban körbe kell kerülniük az egész Belvárost, ami a forgalmas, torlódó, számos gyalogos keresztezéssel és több körforgalommal terhelt Kiskörúton kimondottan lassú és nehézkes, különösen a csúcsidőszakokban. A közlekedési koncepció erre a problémára a kiskörúti buszsávok kiépítését javasolta.

A 2019-es szolgáltatóváltás után a vonalak felülvizsgálatára került sor, azóta a KEKO kisebb, de folyamatos változtatásokkal, fejlesztésekkel követi le az igényeket.





Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

A jelenlegi helyi hálózatot 54 viszonylat alkotja, a vonalak nagy része a város két nagy csomópontja (Vasútállomás, Széchenyi tér) köré szerveződik, ami egyszerű átszállási lehetőséget és áttekinthetőséget biztosít a városi forgalom gerincén. A járatok menetrendi kínálata csúcsidőszakokban, a belvárosban kimondottan széleskörűnek mondható, ez azonban a peremterületeket kiszolgáló vonalak esetében nem minden esetben igaz.²⁶

A jelenlegi hálózatot 75 autóbusz szolgálja ki. A járművek nagy része néhány éves és újonnan került a KEKO Kft. flottájába, míg a legrégebbi autóbuszokat 2013-ban gyártották, ezek cseréje is folyamatos (KMJV Közgyűlésének 2023-as határozata alapján²⁷), ami országos szinten kiemelkedő, mivel 12 éves autóbuszok lecserélése elvileg nem lenne még indokolt. A kisszeriás Mercedes EvoBus BlueTec-Hybrid csuklós autóbuszok üzemeltetése sok nehézséggel járt és jár. A flotta ezen felüli része 25 szóló Mercedes Conecto (2020-as gyártás) és 20 ITK Reform 500 LE (2020-as gyártás), valamint 5 csuklós Mercedes Conecto G (2024-es gyártás). Meg kell említeni, hogy 2020-ban, az új flotta érkezéséig a hibrid csuklós autóbuszokat átmeneti, MAN Lion's City állomány egészítette ki.

A város és a helyi szolgáltató két lépcsőben (2023. március 1-től és 2024. április 1-től) nagymértékű és általános árcsökkenést hajtott végre. A dolgozói bérlet ára a felére csökkent, a diákok és a nyugdíjasok pedig kvázi ingyen, havonta 100 forintos áron utazhatnak. Országosan szinte egyedülálló, hogy a helyi közösségi közlekedési bérletekkel Kecskemét közigazgatási határán belül szinte valamennyi elővárosi és regionális autóbuszjárat, valamint valamennyi vasúti személyszállítási szolgáltatás is igénybe vehető.

A folyamatos járműállományi fejlesztés aktuálisan öt újabb diesel csuklós autóbuszt jelent a helyi járatokon (2024-es autóbuszok), az autóbuszflotta megújítása tervszerű (2026-ban és 2027-ben 6-6 új csuklós, 2028-ig pedig 10 szóló autóbusz érkezik). Külön érdekesség, hogy 2026 elején két új, a Zöld Busz Program keretében beszerzett hidrogénbusz is megkezdheti a működését, melyek üzemeltetési tapasztalatai nagyban hozzájárulhatnak a lehetséges jövőbeli környezetbarát hajtásláncú (pl. tisztán elektromos, hibrid, hidrogén) járművek kiválasztásához. A KEKO Kft.-nél az évek során felhalmozott üzemeltetési tapasztalatok és egy komplex feltételrendszer vizsgálata (pl. az új technológiákra épülő járművek beszerzési árai, járulékos költségei, életciklusa, továbbá a járművek futásteljesítménye, megbízhatósága, illetve helyi igényekhez történő illeszthetősége) után történhet meg a következő évek járműflottájának összeállítása. 2024. december 22-től hálózati módosításokat nem tartalmazó teljes átszámozás történt, az eddigi egy-, két- és háromjegyű, illetve betűjeleket is tartalmazó vonalszámokat háromjegyű vonalszámok váltották fel, utalva a kiindulási, végállomási és főbb köztes városrészi körzet kódjára.²⁸

A helyi autóbusz-közlekedésben szerzett kedvezőtlen üzemeltetési tapasztalatok alapján Kecskeméten a szétterülő településszerkezet és a napi futásteljesítmények (a Belvárostól akár 15 km-es távolságban is elhelyezkedő szatellit településrészek kiszolgálásának szükségessége²⁹) miatt az elektromos meghajtás az autóbuszok esetében egyelőre nem üzemeltethető költséghatékonyan városi szinten. Ennek hátterében egyrészt az elektromos technológia már említett magas és megfelelő finanszírozási háttérrel nem rendelkező bekerülési³⁰ és üzemeltetési költsége, a beszerzendő járművek száma és humán erőforrás szükséglete húzódik. Ugyancsak korlátozó tényező az energetikai hálózatfejlesztési beruházások és a kapcsolódó töltési infrastruktúra telepítési és üzemeltetési, valamint – az akkumulátorok életciklusát is figyelembe véve – a pótlási költségek nagysága, továbbá az üzemeltetéshez és karbantartáshoz szükséges szakértelem és szakember-kapacitás hiánya, illetve annak bérköltségei is. Emellett az érvényben lévő, az Euro VI dízel üzemű és szintetikus üzemanyagokat is környezetbarátként megengedő EU-s

²⁶ KEKO: <https://keko.hu/vonalankenti-menetredek>

²⁷ Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 204/2023. (X.19.) határozata – Az autóbuszszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának jóváhagyása

²⁸ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – VIII. Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés

szabályozás tovább rontja a technológia versenyképességét más, hagyományosabb, olcsóbb és kiszámíthatóbb megoldásokkal szemben.

A közösségi közlekedés használatát olyan digitális megoldások támogatják, mint a többféle mobil applikáción³¹ keresztül megvásárolható mobiljegy, továbbá a KEKO honlapján online megtekinthetők a menetrendi információk. Az aktuális járatinformációk mellett térképen is megtekinthető az adott viszonylat útvonala és megállóhelyei. A valós idejű helyi menetrendi időadatokról a menetrend.kecskem.hu oldalon tudnak tájékozódni az utasok. A digitális utastájékoztató keretében a járműoldali és megállóhelyi utastájékoztató rendszer fejlesztésére és kiépítésére is sor került.

Önálló utazástervező és az utasokat háttérinformációkkal támogató applikáció, illetve webes alkalmazás jelenleg nem áll rendelkezésre Kecskeméten, ugyanakkor élő járatkövetési (GTFS-alapú) adatok egyéb alkalmazásokban, így a KEKO által utasai számára javasolt Menetrend app alkalmazáson hozzáférhetőek. Az utazástervezésre széles körben használt Google Maps-en keresztül csak a statikus menetrendi adatok érhetők el az utasok számára, ez mindenképp hordoz magában fejlesztési potenciált a jövőre nézve. Jelenleg csak Menetrend app alkalmazás képes arra, hogy a városon belüli utazásszervezés során valamennyi alágazat (vasúti, helyközi autóbusz, helyi autóbusz) szolgáltatását figyelembe vegye a keresések során.³²

A járművekre felszerelt fedélzeti adatszolgáltató egységeknek (OBU) köszönhetően a szolgáltató számára elérhetőek a valós idejű GTFS-adatok, azonban ezen adatok az utasok számára hozzáférhető módon, alkalmazásokba, utazástervező és térkép-programokba történő integrálásának megvalósítása a szükséges források rendelkezésre állásának függvénye. Saját, önálló alkalmazás, vagy utazástervező szoftver fejlesztése nincs napirenden a KEKO Kft. részéről, de a jövőben az erre a célra (is) használható, már létező programokba történő integrációt, illetve kapcsolódó fejlesztést szorgalmazza (pl. Google Maps), így például a MÁV-csoport EMMA alkalmazásának integrációja már meg is valósult.³³

A helyi autóbusz-közlekedés infrastruktúrális helyzete Kecskeméten

Kecskemét helyi autóbusz-közlekedésének általános infrastruktúrális helyzete jó, korszerű eszközpark közlekedik egy folyamatosan aktualizált hálózaton. Az IMCs projekt megvalósítása széles körben várt fejlesztés. A fő probléma a Belváros nehéz átjárhatósága és ebből következően a Széchenyi tér kimondottan rossz megközelíthetősége, ami éles kontrasztban áll a központi szerepű helyi autóbusz-pályaudvar nyújtotta előnyökkel.

³⁰ Az elektromos hajtásrendszerrel szerzett tapasztalatok alapján a mai 75 autóbuszból álló flotta elektrifikációja közel 110 tisztán elektromos jármű beszerzését jelentené a jelenlegi helyi hálózati viszonyok és üzemeltetési feltételek mellett.

³¹ <https://mobiljegy.nmzrt.hu/>

³² Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – 13.3 – E-mobilitás

³³ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója (2025) – 13.4 – Digitalizáció a városi mobilitásban



3.3.3.6 A közúti közlekedés infrastruktúrája

Az előző SUMP fő megállapításai

„Kecskemét legfontosabb külső közúti kapcsolata az M5-ös autópálya, ami a várost az ország központjához, az ország nyugati területeihez, illetve Európához köti, egyben az eredetileg neki szánt szerep szerint az autópálya városi szakasza a település nyugati elkerülő útja is. Ez utóbbi szerep a megyei matricák 2015. január 1-i bevezetése és ezzel párhuzamosan a gyorsforgalmi városi elkerülő szakaszok fizetőssé tétele miatt háttérbe szorult, a várost addig az autópályán elkerülő forgalom részben a város útjaira terelődött.” **A megyei matricák bevezetése és árazása ezt a problémát megoldotta.**

„ A városba beérkező sugárirányú utakat köti össze a központi belterületet ma már csaknem teljesen körbe ölelő, a 445. sz.-44. sz. és 54. sz. főutakból álló elkerülő útszakasz, amely a tranzitforgalom elvezetésében játszik meghatározó szerepet.” Hetényegyháza bekötése az M5 autópálya és 445. sz. főút körforgalmú csomópontjába 2024-ben végül teljessé tette az elkerülőt, amin további 2x2 sávúsitások tervezettek. E bekötéssel Hetényegyháza már nem csak egyetlen útszakasszal kapcsolódik a város belső részeihez.

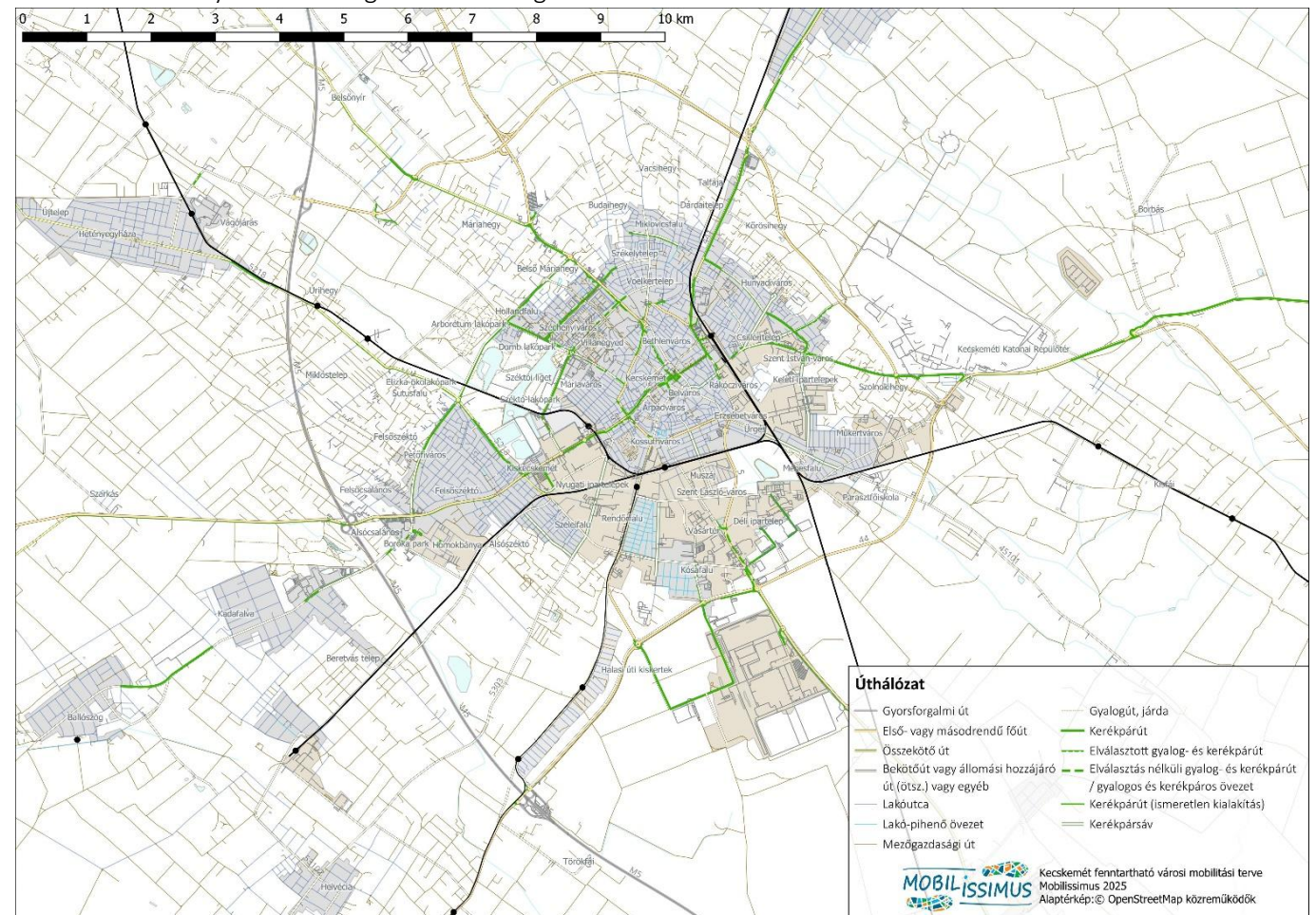
„ A város szélén találjuk az ún. „Királyok körútját”, amelyen jelentős hálózati szakadások vannak, a körbejárás nem valósítható meg, ugyanakkor a nemrégiben átadott Nyugati körút jelentős hiányosságot szüntetett meg. A központ felé haladva a következő közel sem teljes körű elem az Akadémia körút - Csabay Géza körút - Mindszenti körút vonal, amely összességében sem éri el a félkört. A következő körűti elem a Nagykörút, amely ugyan teljes körként záródik, de nem biztosított az egyeneskeresztmetszet, egyes szakaszai szűk keresztmetszettel jellemezhetők. A hiányzó körútszakaszok és a meglévő, ám nem megfelelő színvonalat nyújtó elemek összességében azt eredményezik, hogy a sugárirányú utak nagyobb forgalmi terhelésnek vannak kitéve és a körutakkal meglévő csomópontok egy része is problémákkal küzd (szűk áteresztőképesség).” Ebben változás nem történt. A közlekedési koncepció állítása szerint a város messze legfontosabb közúti fejlesztései a körutak zárásai, így a Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése és a Királyok körútja északi szakaszának zárása (a Károly Róbert körút és a Mátyás király körút ütemezett összekötése).

A legbelső körgyűrű a Kiskörút, amely a Belvárost öleli körbe és teljes gyűrűként záródik. Az egy irányban körbejárható különböző kialakítású, különböző csomóponti formákkal kiépített Kiskörút, egészében nem sugall átgondolt forgalmi tervezést, sokkal inkább az 1970-es évek közepén a Főtérről kiterelni kívánt forgalomnak a levezetésére szolgált. Napjainkra szerepe átalakult, kisebb részt szolgál csak célforgalmat, lényegesen nagyobb szerepet tölt be „egérútként”, illetve jelentős szerepet tölt be a belvárosi parkolóhelyek keresésében.” Ez nem változott 2016 óta. A közlekedési koncepció a Kiskörút közúti szerepének óvatos, de határozott csökkentését irányozza elő a kiskörúti buszsávval, a belvárosi sebességcsökkentéssel, a kerékpáros utcák kialakításával. Hosszú távon a Belváros közlekedési rendjének részleteit ki kell dolgozni, jelenleg a hurkos rendszer közlekedési részleteiben még nem kidolgozott víziója az egyetlen ismert szándék.

Fő változások 2016 óta

A 2016-os SUMP óta számos közútfejlesztési projekt megvalósult, ezek érintették Kecskemétet és a vonzáskörzetét is. Kecskemét belső úthálózatának fő kontúrjait továbbra is az országos közúthálózati elemek rajzolják ki: az 5., 52., 54., 44., 441., 541. sz. főutak nem csak a legfontosabb és legforgalmasabb sugárirányú úthálózati elemek Kecskeméten, de a 441. sz. és az 5. sz. főút elemei alkotják az egyetlen kapacitív körút, a Nagykörút meghatározó szakaszait is. A 445. sz. főút, mint Kecskemét északi elkerülő útja (aminek Hetényegyháza felé való folytatása is kiépült a közelmúltban, igaz, nem országos közútként) szintén alapvető, bár kevésbé forgalmas hálózati elem. Ennek

egyik oka, hogy feladatainak egy részét (az M5-44. sz. főút közötti kapcsolatot) a felfejlesztett, illetve fejlesztés alatt álló déli elkerülő út (54.-44. sz. főutak) átvette. Az országos főhálózat kecskeméti, illetve vonzáskörzeti elemeit a folyamatos fejlesztés jellemzi. A közelmúltban valósult meg az 52. sz főút részeként az Izsáki út 2x2 sávossal kialakítása (Nagykörúttól a Vízmű utcáig), valamint a 441. sz. főút 2x2 sávossal kialakítása (Katonatelep és a 445. sz. főút között). Emellett tervezett a 44. sz. főút (445. sz. főút-5. sz. főút között) 2x2 sávossal, valamint az 5. sz. főút várostól délre eső szakaszának (54. sz. főút és 5. sz. főút 93+360 km sz. között) ugyancsak 2x2 sávossal fejlesztése. Ezen fejlesztések hozzájárulnak a térség gazdasági szereplőinek jobb elérhetőségéhez, a logisztikai kapcsolatok javításához, valamint a növekvő személy- és teherforgalom biztonságosabb levezetéséhez.



27. ábra: Kecskemét közúthálózata (Forrás: Mobilissimus)

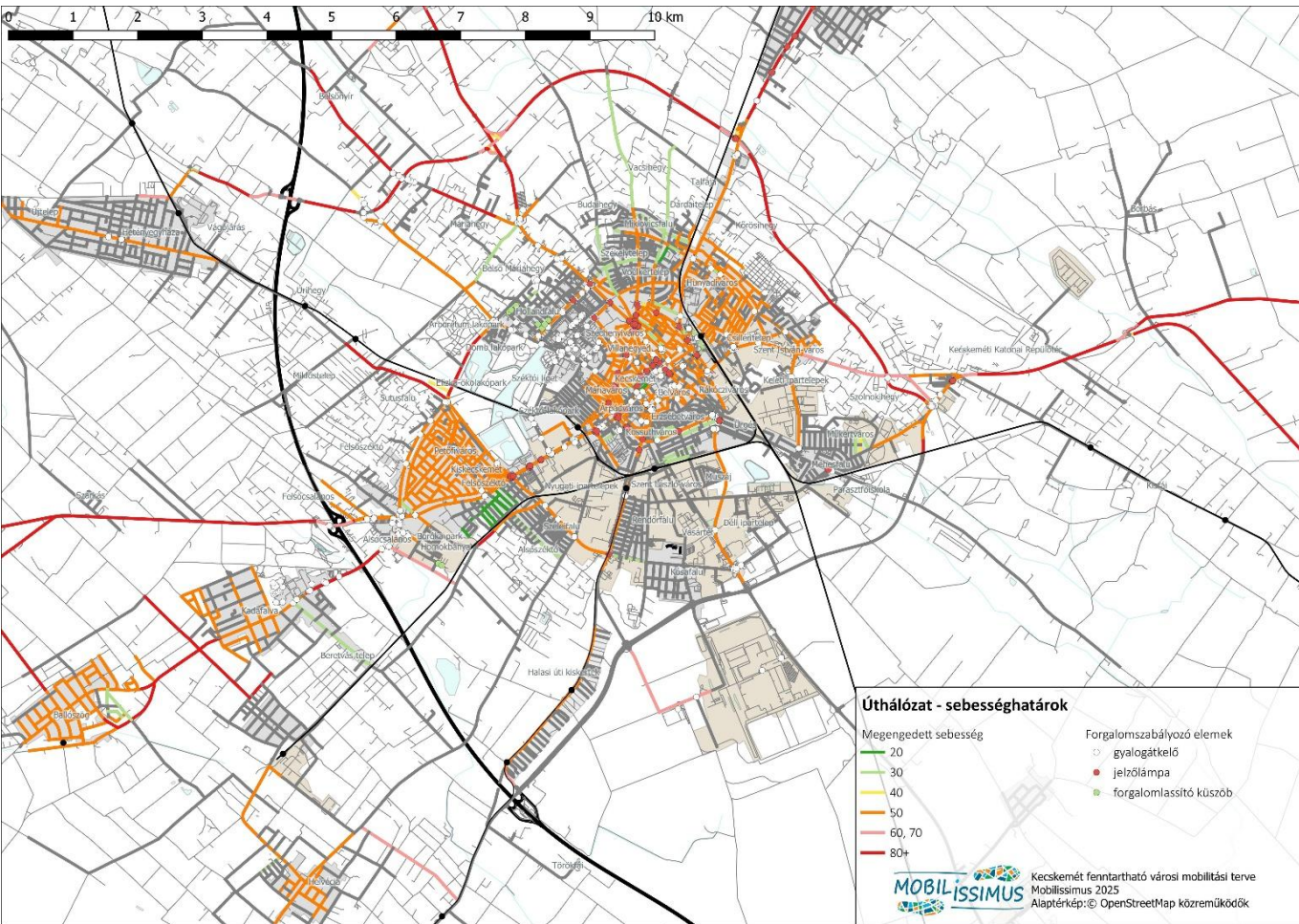
Kecskemét lakói számára kevésbé jelentenek gondot a közlekedési hálózat hiányosságai, jóllehet azok hatásai számukra is érzékelhetők. A mindennapi használat minőségérzetét sokkal inkább befolyásolja a burkolatok állapota, amely mind az állami, mind a városi kezelésű utak esetében fejlesztésre szorul. Az ütemezett karbantarási és felújítási munkák ellátását finanszírozási kihívások nehezítik. A gondok között érdemes még megemlíteni a vasút elvágó hatását, a különszintű csomópontok hiányát és igényét, valamint azt is, hogy a városban kiépített közúti csomópontok egy részén nem volt sikeres a csomóponti típusválasztás (így például a torlódó vagy jelentős gyalogosforgalmat lebonyolító körforgalmak esetében). A városban az útfelújítások, csomópontépítések folyamatosak, hosszú listák vannak az előkészített projektekről, azonban ezek nagyon lassan haladnak. A hálózat és a burkolatok elhasználódásával a város nem tudja tartani a lépést – különösen a város belső részein. A várost körülvevő főúti gyűrű és a város közelében épülő gyorsforgalmi utak gyorsan fejlődnek. Mind sürgetőbb feladatot jelent ugyanakkor a már évtizedes távlatban is meghatározó, nagyobb, strukturális beruházások felgyorsítása a város belső területein. Ilyen volumenű fejlesztések állami segítséggel is csak néhány évente tudnak megvalósulni, ami a város gyors növekedésére tekintettel egyre nehezebb közúti közlekedési helyzetet vetít előre a



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

város belső részein A már megvalósult beruházások kapcsán is érdemes levonni a következtetéseket, így a Bem utca - Kuruc körút, ill. a Nyíri út - Akadémia körút csomópont átalakításának közúti forgalom helyzetére gyakorolt hatásait.

A lakosságot a megkérdések alapján zavarja az autósok sebességválasztása: egyértelmű panasz, hogy túl gyors a forgalom, különösen a menekülőútként vagy ipari megközelítést is nyújtó kertvárosi utcákon, de a főhálózaton is. A fenti problémák nem egyediek és nem is Kecskemét-specifikusak: országosan az összes városban nagyon hasonló a helyzet. A közlekedési koncepció számos régebbi és néhány újabb közúthálózat-fejlesztési ötletet is vizsgált a forgalmi modell segítségével. Ennek eredménye volt, hogy a város számára a leghatékonyabb és legfontosabb közúti fejlesztések a Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése és a Királyok körútja északi szakaszának zárása, ezzel szemben például a Nagykörút északi szakaszának vagy a 441. sz. főút városi szakaszának 2x2 sávúsítása nem hozna átütő változásokat.



28. ábra: Sebesség- és forgalomszabályozás Kecskeméten (Forrás: Mobilissimus)

A közúti közlekedés hatékonyságának növelésére számos okos megoldás született az elmúlt években Kecskeméten, melyek keretében intelligens gyalogos átkelőhelyek³⁴, piros-zöld visszaszámláló berendezések létesültek és beszélő hangjelzők telepítése történt több helyen a városban, továbbá a szabad parkolóférőhelyek kijelzése is megvalósult

³⁴ A Március 15. utca és Pajzs utca kereszteződése, az Eper utca és Egyetértés utca csomópontjában lévő gyalogátkelőhely, Mátyás király krt. és Daróczi köz kereszteződése
³⁵ FVS I. Kötet – Megalapozó munkarész, 361. oldal

két helyszínen (Kálvin tér, M5 autópálya MOL töltőállomás). A Kálvin téri üres parkolóhelyekről a CITY APP alkalmazásban telepített térkép nyújt információt a lakosság számára.³⁵

A városban már tesztelt és használt Neumann János Egyetem által fejlesztett (fix és mobil telepítésű) szenzoros forgalomszámláló rendszer megfelelő alapot nyújthat egy az egész várost lefedő intelligens forgalomirányítási rendszer kifejlesztésére, valós idejű forgalmi áram és sebességmérő szenzorhálózat telepítésével. A Neumann János Egyetem rendszere mikroszimulációs képességekkel is rendelkezik. A helyi közösségi közlekedésben rendelkezésre állnak a kényelmes, utasbarát és tervezhető mobilitási rendszer létrehozásának alapjai (pl. Kecskeméti Közlekedési Mobiljegy, járműfedélzeti egységek valós idejű adatszolgáltatása, új, korszerű környezetbarát járművek stb.).³⁶

Az FVS-ben foglaltak alapján Kecskemétet több hazai pályázati forrás is segítette az elektromobilitásra történő felkészülés és az elektromobilitás feltételeinek javítása tekintetében, melynek során a „Jedlik Ányos Terv” Elektromos töltőállomás alprogram keretében három helyszínen 2x22 kW teljesítményű töltőoszlopok kialakítására került sor, továbbá, két pályázati program segítségével az önkormányzat összesen 3 db tisztán elektromos üzemű gépjárművet szerzett be.³⁷

A közúti közlekedés infrastruktúrájának helyzete Kecskeméten

Kecskemét lakóinak egyik legnagyobb problémája a város úthálózatának burkolatállapota. Közlekedésszakmai szempontból a hiányzó körúti szakaszok, a különbszintű vasúti átjárók hiánya, a menetrendszerinti buszok előnyben részesítésének hiánya a legnagyobb gond és az, hogy ezek pótlása nagyon lassú, nehézkes, mert alapvetően meghaladja a város teherbíró képességét.

Érdemes kiemelni a város környezetének nagyon fejlett közúthálózatát a gyorsforgalmi utakkal és az elkerülő szakaszok folyamatosan fejlesztett infrastruktúrájával.

³⁶ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – 13.4 – Digitalizáció a városi mobilitásban
³⁷ Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója (2025) – 13.3 – E-mobilitás



3.3.3.7 Taxi-infrastruktúra

Kecskeméten jelenleg 130-140 taxiengedély van kiadva, a városban pedig összesen 8 helyszínen van taxidroszt (taxiállomás) kialakítva, melyek a következő helyszíneken találhatók meg:

Kecskemét megyei jogú város közterületein kialakított taxiállomások

	A	B	C
	Közterület megnevezése	Taxiállomás helyének leírása	Méret hosszúság/ szélesség
1	Kossuth tér	Kossuth tér 1-5. szám alatti épületek előtti parkolósáv területén (a 3457/2 helyrajzi számú ingatlanon)	32×2,5 m
2	Petőfi Sándor utca	Páros oldali parkolósávban a Dobó István körúti körforgalmú csomópont előtti szakaszon (a 3197/3 helyrajzi számú ingatlanon)	38×2,5 m
3	Dobó István körút	Páros oldali parkolósávban a 17/56 helyrajzi számú ingatlan területén lévő parkoló útsatlakozása előtti szakaszon (a 17/55 helyrajzi számú ingatlanon)	32×2,5 m
4	Nagykörösi utca	Nagykörösi utca 2. szám alatti épület előtti parkolósáv területén (a 4085 helyrajzi számú ingatlanon)	40×2,5 m
5	Kodály Zoltán tér	Vasútállomás épületével szemben lévő parkolósávban a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtti szakaszon (a 6148/1 helyrajzi számú ingatlanon)	40×2,5 m
6	Aradi vértanúk tere	Irínyi utat és Világ utcát összekötő szervízúton az Akadémia körút 7-9/b. szám alatti épületek mögötti szakaszon (a 3791/72 helyrajzi számú ingatlanon)	16×2,5 m
7	Akadémia körutat és Lánchíd utcát összekötő út	Akadémia körutat és Lánchíd utcát összekötő szervízúton a 3751/39 helyrajzi számú ingatlan melletti szakaszon (a 3751/45 helyrajzi számú ingatlanon)	28×2,5 m
8	Noszlopy Gáspár park	Autóbusz-pályaudvar melletti szervízúton a pályaudvar Bethlen körúti útsatlakozását követő szakaszon (a 6141/5 helyrajzi számú ingatlanon)	7×2,5 m

29. ábra: Taxiállomások listája és azok műszaki paraméterei Kecskeméten (forrás: kecskemet.hu)

A taxi-közlekedés kecskeméti helyzetéről általánosságban elmondható, hogy a városban van elég taxi, a szolgáltatás minőségével kapcsolatban sem jellemzőek a kritikák. A visszajelzések alapján az autók tiszták, visszaélések nem jellemzőek, a kiszállás pedig ingyenes a városban.

3.3.3.8 A teherszállítás infrastruktúrája

A 2016-os SUMP fő megállapításai

„A várost az M5 autópálya - 54. sz. főút - 44. sz. főút - 445. sz. utakból álló gyűrűje szinte teljesen elkerülhetővé teszi, így a város belső területeire alapvetően csak célforgalomban hajtanak be tehergépjárművek. Ugyanakkor érdemes szem előtt tartani, hogy a város jelentős ipara önmagában is jelentős belső teherforgalmat generál, amelynek nagyobb része a város déli ipari övezetének egyébként túlszűfolt útjait használja. A város és térségének lakossági kiszolgálása ugyancsak nagy teherforgalmat indukál, amely a jövőben várhatóan még tovább növekszik.” A városi gyűrű 2016 óta sokat fejlődött, megjelentek és előkészítés alatt állnak 2x2 sávós szakaszok és Hetényegyháza bekötése is megtörtént.

Fő változások 2016 óta

- Elkészült a 445. sz. főút (Kecskemét északi elkerülő) M5 autópályába való bekötése, majd a közelmúltban a Hetényegyházi bekötés is. Ez utóbbinak a város mérései szerint végül nem lett teherforgalmi jelentősége.
- A 441. sz. főút 2x2 sávossá épült át Katonatelepi és az északi elkerülő között, új csomóponttal az elkerülőnél. E szakaszon napi 200 kamion jelenik meg, de a teljes teherforgalma 700 jármű/nap körüli. Ez a szakasz nem a nemzetközi forgalom miatt fontos, hanem Kecskemét környékének kapcsolatait szolgálja ki.
- 2x2 sávós lett az 5. sz. főút 44. sz. főúti csomópontjának környezete és az 5. sz. főút további szakasza is 2x2 sávós lesz a közeli jövőben, ahogyan a 44. sz. főút csatlakozó szakaszai is. Ezek a fejlesztések főleg a déli iparterület megközelíthetőségét szolgálják, elsősorban a munkavállalók számára, de a teherforgalmat is kedvezményezik.

A teherforgalom infrastruktúrájának helyzete Kecskeméten

A teherforgalom számára szükséges közúthálózat Kecskeméten alapvetően kiépült. A déli városrész útjainak fejlesztése azonban sürgető. Számos fejlesztés zajlik most is és várható a közeli jövőben, azonban ezeknél a teherforgalom nagyobb hálózatot érintő speciális igényei ritkán érvényesülnek: a telkek közvetlen bekötése mellett ritkán kerül sor a közeli csomópontok vagy a közeli utcák vizsgálatára például, így több esetben is olyan ipari létesítmények alakultak ki, amelyeknek a megközelítése nem jó vagy csak nagyon nehezen fejleszthető. Ez jelentős részben területhasználati kérdés is egyben. A kecskeméti vasúthálózat teherforgalmi szerepe kicsiny, a hálózat minősége általánosan alacsony.



3.3.3.9 A parkolás kínálati oldala

A 2016-os SUMP fő megállapításai

„... a felszíni parkolók száma a jövőben várhatóan nem növekszik, sőt. A konfliktusok feloldására azonban nem csak a város belső területein, hanem a Nagykörút szomszédságában található lakóövezetekben, illetve a nagyobb lakótelepek esetében is kiemelt figyelmet kell biztosítani.” A helyzet alapvetően nem javult ebben a szegmensben.

„Általánosan javasolt a rövid távú parkolás előnyben részesítése és az egyes területekhez illeszkedő parkolás-szabályozási rendszer kialakítása, valamint a parkolóházak és mélyparkolók építésének támogatása.” A javaslat továbbra is aktuális azzal kiegészítve, hogy 2016 óta a Belvárosban nem épült közcélú parkolóház vagy mélygarázs, és e célokra a város nem szerzett területet.

„A vonzaskörzet településein a parkolás a Kecskemétre vonattal és autóbusszal utazók közlekedési eszközváltásánál okoz problémát. A városba irányuló személygépkocsi forgalom csökkentésében kulcskérdés, hogy aki vonatra vagy autóbusszra száll, biztonságos és kulturált körülmények között tudja gépjárművét elhelyezni a továbbutazás előtt. Vasútállomások és forgalmas helyközi autóbusz megállóhelyek mellett megfelelő kapacitású P+R parkolókat szükséges kialakítani. Ez sok helyütt még várat magára, ugyanakkor javasolható a jó példák átvétele, mint amilyen a nagykörösi vasútállomáson 2009-ben megépített P+R parkoló.” Az állítások alapjai ma is érvényesek. A városban létrejött P+R parkoló nem lett népszerű, ugyanakkor a városhoz tartozó Hetényegyháza, Katonatelep vagy Méntelek vasútállomások esetében továbbra is azonosítható potenciál a helyi igényekhez igazodó módváltási infrastruktúra fejlesztésére. A településrészek városhoz való közelsége miatt a – korábbi szöveg által kiemelt – klasszikus P+R funkció önmagában jelenleg csak korlátozottan tekinthető versenyképes alternatívának, ugyanakkor egy szigorúbb, keresletet szabályozó városi parkolási rendszer mellett (különösen Hetényegyháza esetében) már realisabb szerephez juthat. Ezzel párhuzamosan Katonatelep és Méntelek esetében elsősorban a kerékpáros ráhordást támogató B+R infrastruktúra fejlesztése indokolt, amely szintén a módváltási rendszer szerves részét képezi. A mai szakmai szempontrendszer tehát sokkal inkább a teljes módváltási spektrum adott helyre adaptálását célozza, és a differenciált módváltási megoldások alkalmazására helyezi a hangsúlyt.

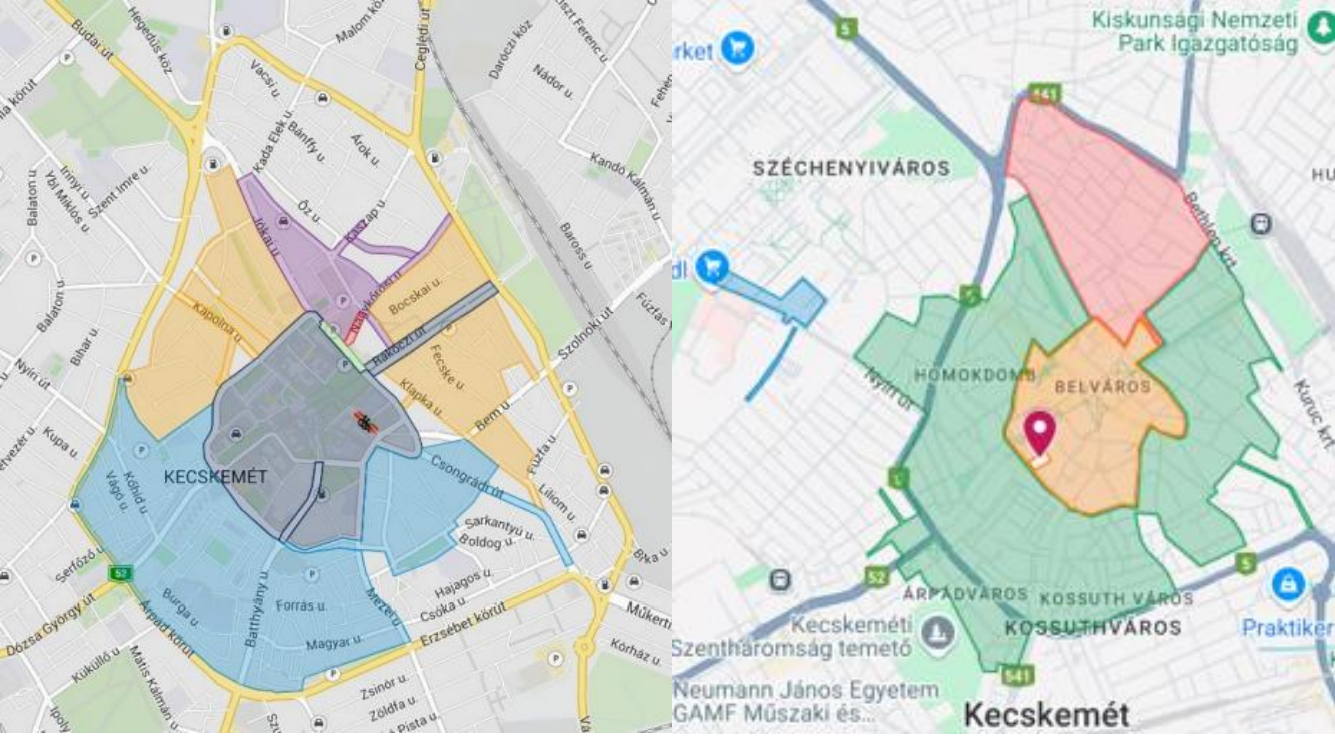
„A Belvárosban a parkolást alapvetően parkolóházakban és mélygarázsokban (Széchenyi tér, Piac, Domus) tervezi megoldani a város” Ebben nem történt előrelépés, a koncepció érvel a más irányú megoldások keresésére a parkolóházak létrehozásának nehézségei miatt, melyek gyakorlati megvalósítása elsősorban a hiányzó üzleti modellben mutatkozik meg.

„A parkolás fejlesztése során figyelembe kell venni és fel kell használni a legmodernebb technológiákat, a külföldön vagy Magyarországon már bevált módszereket, továbbá keresni kell azokat a fejlesztési területeket, amelyeknek megoldásai kölcsönösen felhasználhatók. Kecskeméten például a város vezetése a parkolás-szabályozás eszközeit (pl. behajtási díj, forgalomfigyelő kamerák, rövid távú parkolási rendszer, parkolás-irányítási rendszer) a zero kibocsátású zóna és a teherforgalmi behajtási zóna kialakításában magas szinten tudná felhasználni.” Ezekben érdemi előrelépés nem történt, a behajtási díj Magyarországon nem vert gyökeret.

Fő változások 2016 óta

- A díjfizető övezet 2016 óta nagyobb lett, több helyen átlépte a Nagykörutat és megjelent a kórház környékén is.
- A díjfizető parkolás keresletszabályozási hatása mára minimális lett.
- Az Izsáki út közelében kiépült egy P+R parkoló, azonban nem lett népszerű.

- A vasútállomásnál K+G (Kiss&Go) parkolóhelyek épültek ki, az üzemeltetés tapasztalatai még nem ismertek.
- Módváltási létesítmények építésének szándéka megerősödött az elmúlt években Hetényegyháza és Katonatelep vasúti megállóhelyeken.
- Az Intermodális Csomópont kapcsán érdemi előrelépés nem történt, de a fejlesztés napirenden van.



30. ábra: A díjfizető terület Kecskeméten 2016-ban (balra) és 2025-ben (jobbra) (forrás: Kecskeméti városrendészet)

A parkolás infrastruktúrája Kecskeméten

Kecskeméten jelenleg 7 426 fizető parkolóhely áll rendelkezésre, a maximális parkolási idő nincs korlátozva. A fizető várakozóhelyek túlnyomó része az ún. Nagykörúton belül található, ezen kívül csak a Széchenyivárosban, a Kórház környezetében és a központhoz közeli Széchenyi körút melletti területen találhatóak fizető parkolóhelyek. Az alábbi ábrákon a parkolási zónák és a díjövezetek beosztása és területi megjelenése látható.

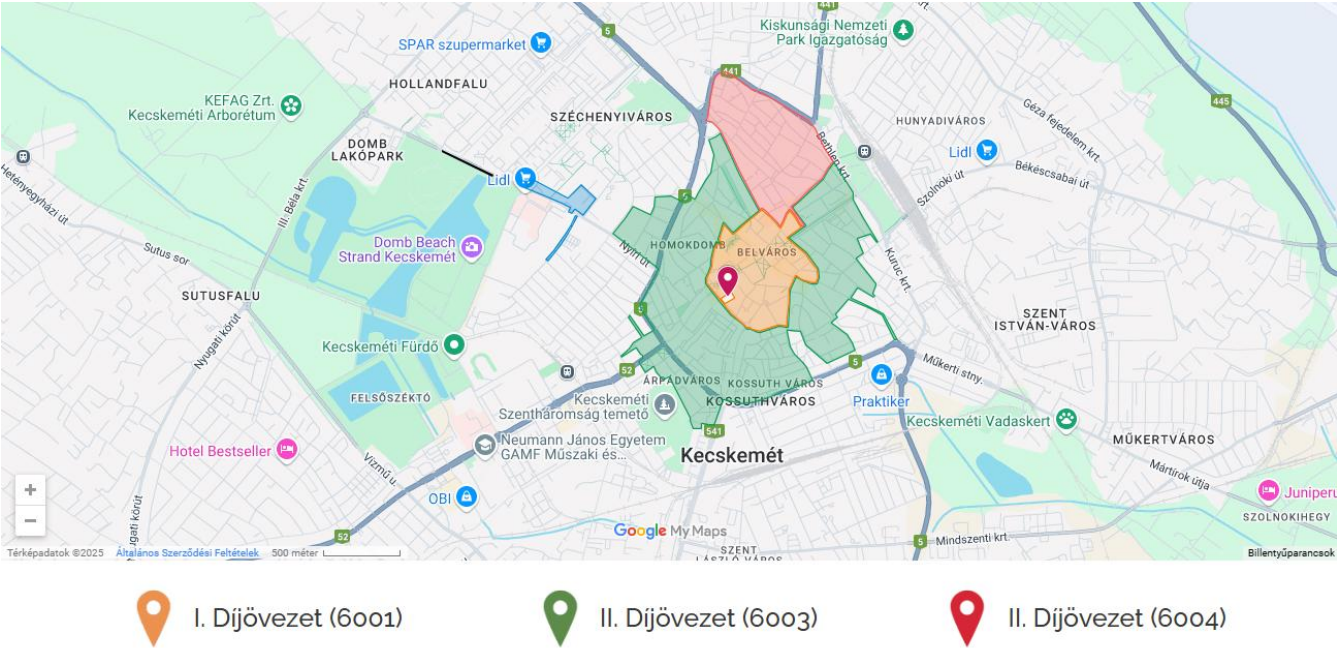
Parkolási Zónák					
2023. január 1. napjától					
Kecskemét parkolási díjövezetei és mobilparkolási zónák kódjai					
Díjövezetek	Zónakódok	Üzemidő Hétfő – Péntek	Üzemidő hétvégén	Személygépkocsi díj	Tehergépkocsi díj
I. Díjövezet	6001	8:00 – 20:00	Díjmentes	125 Ft/15 perc	250 Ft/15 perc
II. Díjövezet	6003	8:00 – 18:00	Díjmentes	90 Ft/15 perc	180 Ft/15 perc
II. Díjövezet	6004	6:00 – 18:00	Díjmentes	90 Ft/15 perc	180 Ft/15 perc

31. ábra: Díjövezetek Kecskeméten³⁸

³⁸ (forrás: <https://kecskemetivarosrendeszet.hu/parkolas/dijovezetek/>)



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)



32. ábra: Parkolási zónák Kecskeméten (forrás: <https://kecskemetivarosrendeszet.hu/parkolas/dijovezetek/>)

A díjővezet kisebb kiterjesztése napirenden van. A nem fizetős övezetekben jelenleg is a tervek között szerepel az Ady Endre utca belvároshoz közelebb eső végének és a Faragó Béla fasornak a fizető várakozóhelyek közé történő bevonása és egyeztetés alatt van a Bács-Kiskun Vármegyei Oktatókórházzal szembeni nagy parkoló (a közforgalom számára jelenleg is megnyitott terület több tulajdonos birtokában van) esetleges bevonása.

A díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeket az alábbi módokon lehet igénybe venni:

- jegykiadó automatából készpénzzel
- bérlettel
- mobiltelefonos díjfizetéssel (mobilapplikációval, telefonhívással vagy SMS küldéssel)

Díjmentes várakozásra jogosító, költségtérítés megfizetésével (havi 1000 Forint) váltható **bérletek**:

- Lakossági bérlet, ami természetes személy lakóhelyéhez vagy tartózkodási helyéhez legközelebb eső várakozási területre vonatkozik és laciémenként legfeljebb kettő személygépjárműre adható ki.
- Nyugdíjas bérlet (ebből korábban 10 000 feletti került kiadásra, ezt az önkormányzat sok erőfeszítéssel néhány ezerre csökkentette).
- Nagyvonalú parkolási bérletek érhetők el gazdálkodó szervezetek és természetes személyek számára is: például a legfeljebb kettő egymást keresztező vagy egymással szomszédos várakozási területre szóló rendszám nélküli bérlet 6600 Ft/hónap összegbe kerül.
- Bölcsődés, óvodás, valamint az első és második osztályos gyermek szülőjének/gondviselőjének/gyámjának a tulajdonában/használatában lévő személygépjárműre szóló bérlet.

Ezekén kívül vannak teljes árú és kedvezményes bérletek is, illetve lehetőség van napi bérlet megváltására is.

A **parkolás ellenőrzését** a Kecskeméti Városrendészet végzi 31 munkatárssal, az ellenőrzés jó hatásfokkal működik. 2024-ben összesen 2 370 db díjfizetéssel kapcsolatos parkolási szabálysértés és 18 800 db parkolási büntetés történt Kecskeméten.

Az Auchannal szemben található egy 100-120 férőhelyes **P+R parkoló**, ami 0-24 órában ingyenesen igénybe vehető, a Városrendészet kamerával figyeli a területet. A parkolóban található automatából a rendszám megadása után váltott napijegy felmutatásával az autó utasai közül egy fő aznap ingyenesen utazhat a KEKO Kft., a MÁV Személyszállítási Zrt. és a MÁV-Start Zrt. kecskeméti helyi járatain. A parkoló kihasználtsága alacsony.

B+R kerékpártároló jelenleg nincs Kecskeméten, ugyanakkor egyre erősebben jelentkező társadalmi igény mutatkozna, különösen a vasúti pályaudvar térségében.

Van több, **közterületen kívüli parkoló**, ami magántulajdonban van, kihasználtságuk erősen függ az elhelyezkedésüktől. A belvárosi Malom Központban 450 forintba kerül minden megkezdett óra parkolás és 4000 forint egy napijegy. Ez a létesítmény magas kihasználtsággal működik. A Széchenyivárosban épült Nyíri úti parkolóházban 500 forintba kerül egy óra parkolás, egy napijegy pedig 3000 forint. Ez a létesítmény a tapasztalatok szerint kevésbé kihasznált.

A parkolás infrastruktúrájának helyzete Kecskeméten

A díjfizetős terület kisebb kiterjesztése napirenden van, az engedélyek és a bérletek nagyon nagyvonalúak. Kísérletek voltak P+R parkolással és K+G parkolókkal egyaránt.

3.3.3.10 Légiközlekedés

Kecskemét számára a MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis, mint működő repülőtér fontos érték, azonban ennek sorsa, funkciói és ehhez kapcsolódó fejlesztései, így jövőképe országos, sőt, európai szinten dőlhet el, a város beleszólása ebbe minimális. A személyszállítás vagy akár a cargo terén országosan túl nagy részesedéssel ez a repülőtér üzleti alapon aligha fog rendelkezni, a leglogikusabb és a város számára is értelmezhető jövőkép – az egyébként is legfontosabb – katonai szerep és annak legteljesebb körű kiszolgálása.

A Matkópusztai Repülőtér szabadidős és rendezvényhelyszín-komplexummal kiegészített sportrepülőtér. Szilárd burkolatú kifutópályával nem rendelkezik, burkolt forgalmi előtere kis méretű. Kereskedelmi forgalmat a repülőtér nem bonyolít, és vélhetőleg nem is számolnak vele, hogy ez a jövőben változna.



3.3.4 HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK

3.3.4.1 Közlekedésbiztonság

A közlekedési koncepcióban készült egy elemzés Kecskemét baleseti helyzetéről, amely a város 2014-es és 2024-es baleseti adatait vetette össze:

2014-ben:	2024-ben:
Összesen 174 közlekedési baleset történt	Összesen 155 közlekedési baleset történt
1 halálos, 44 súlyos és 129 könnyű sérült	1 halálos, 38 súlyos és 116 könnyű sérült
23 gyalogos és 47 kerékpáros érintett	10 gyalogos és 31 kerékpáros érintett

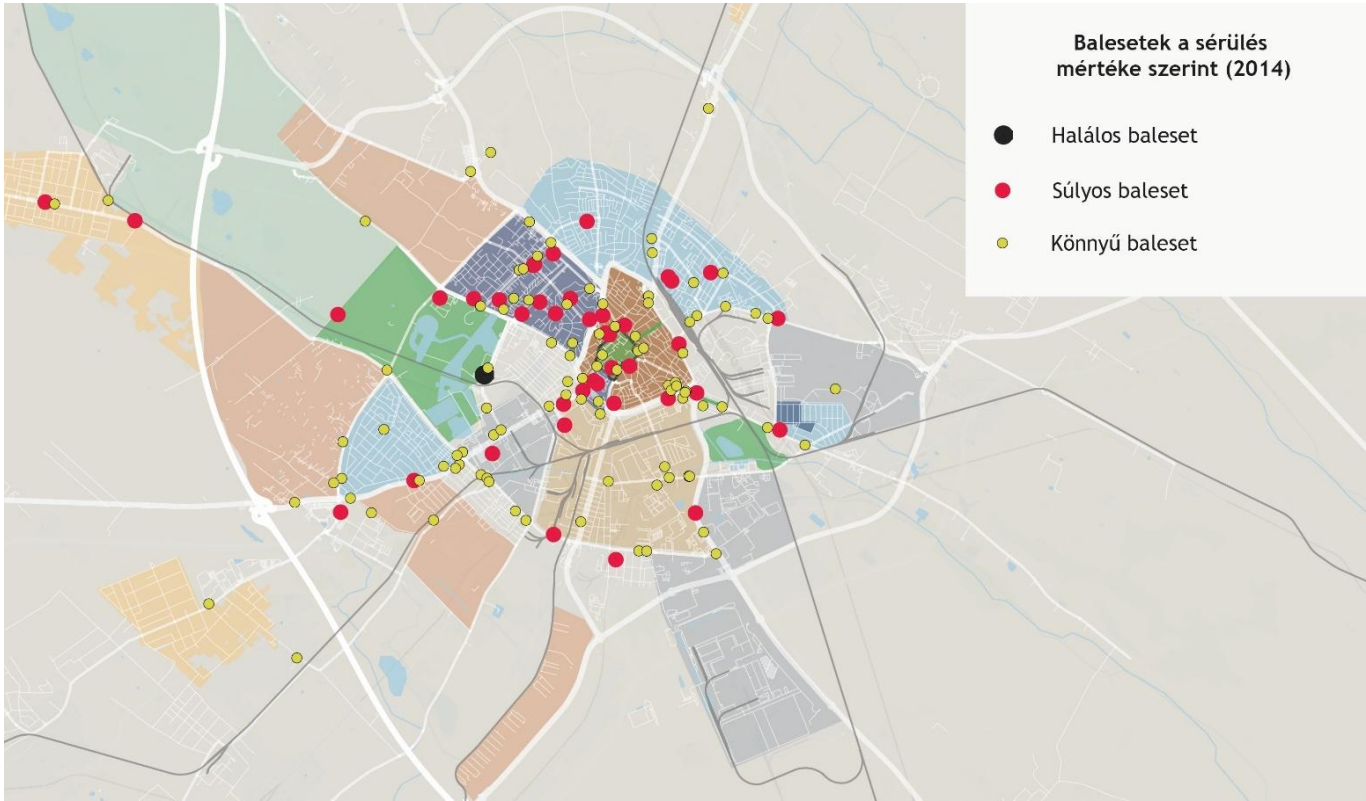
A 10 év alatt a balesetek száma – a térképeken is jól láthatóan – érzékelhetően csökkent, a pontok ritkultak. A fő érintett városrészek (Nagykörúton belüli terület, Izsáki út, Széchenyiváros) tekintetében nem történt változás.

Csökkent a kerékpáros és a gyalogos érintettségű balesetek száma és aránya, de a zebrán való elütések trendje még mindig nagyon rossz.

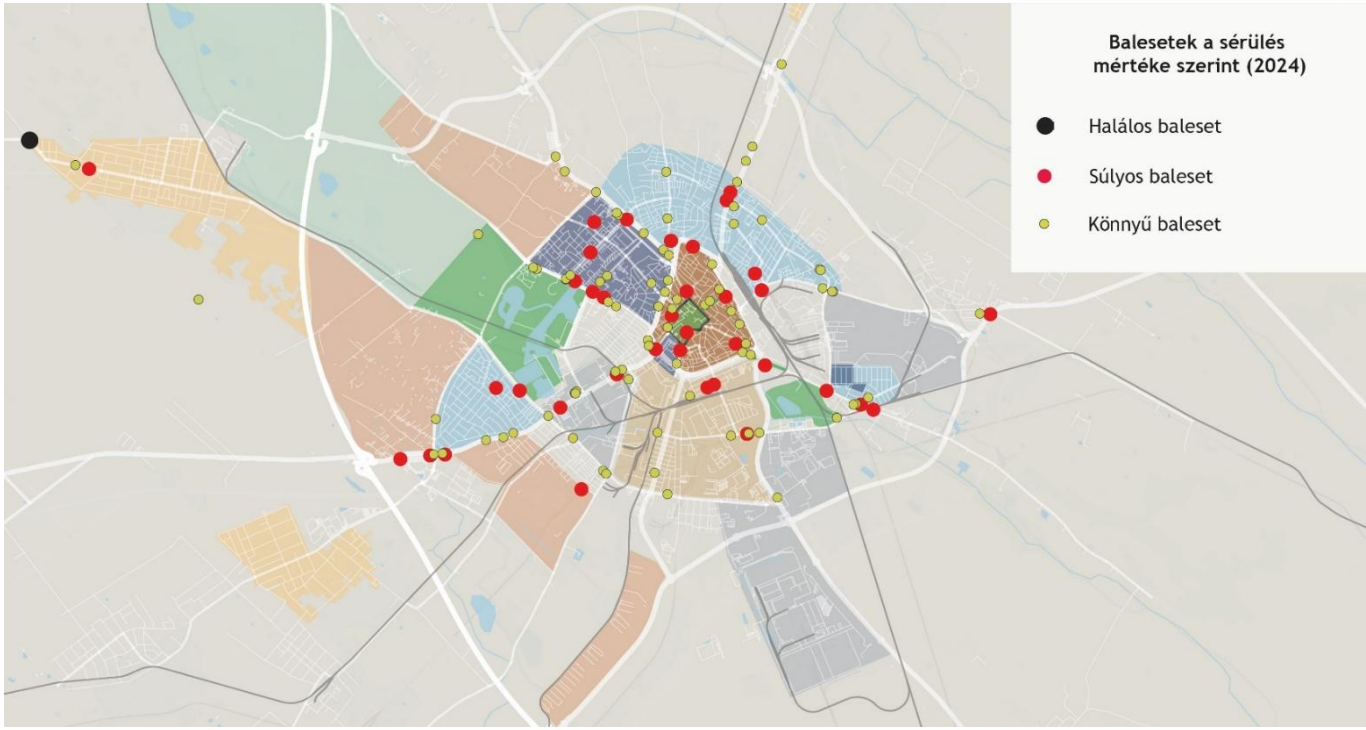
A balesetek számának és kimenetelének változásában számos tényező játszhat szerepet:

- Több elkerülő útszakasz is épült vagy bővült, a város belső részeiből az átmenő forgalom egy része és a teherforgalom is kiszorult. A város átalakulásából következően a forgalom azonban nem csökkent, az átmenő forgalom helyét kitöltötte a bejárók és a gazdagodó város polgárainak forgalma.
- A közúti forgalom a vizsgált két időpont között (2014-2024) dinamikus növekedett, ugyanakkor az időszakon belül jelentős ingadozásokat láthatunk például a COVID-19 járvány után, 2019 és 2020 között meghatározó csökkenést tapasztalhattunk, majd 2021 és 2022-ben erőteljes növekedést figyelhattunk meg, melyet 2023-tól ismételt csökkenés (különösen a tehergépjármű forgalom tekintetében) váltott fel.
- A növekedő forgalom miatt csökkenő városi átlagsebességnek köszönhetően mérséklődhetett a balesetek súlyossága.
- A COVID járvány miatt feltehetően mind a gyalogos, mind a kerékpáros forgalomban volt egy – részben átmeneti, részben azonban megmaradó – forgalomműködés, így a csökkenő gyalogos- és kerékpáros baleseti esetszámok mögött még az abszolút számoknál is kedvezőbb arányszámokat találhatunk.

A közlekedési koncepció azt is megállapítja, hogy Kecskemét baleseti mutatói a hasonló adottságú városokhoz képest valamelyest kedvezőbbek.



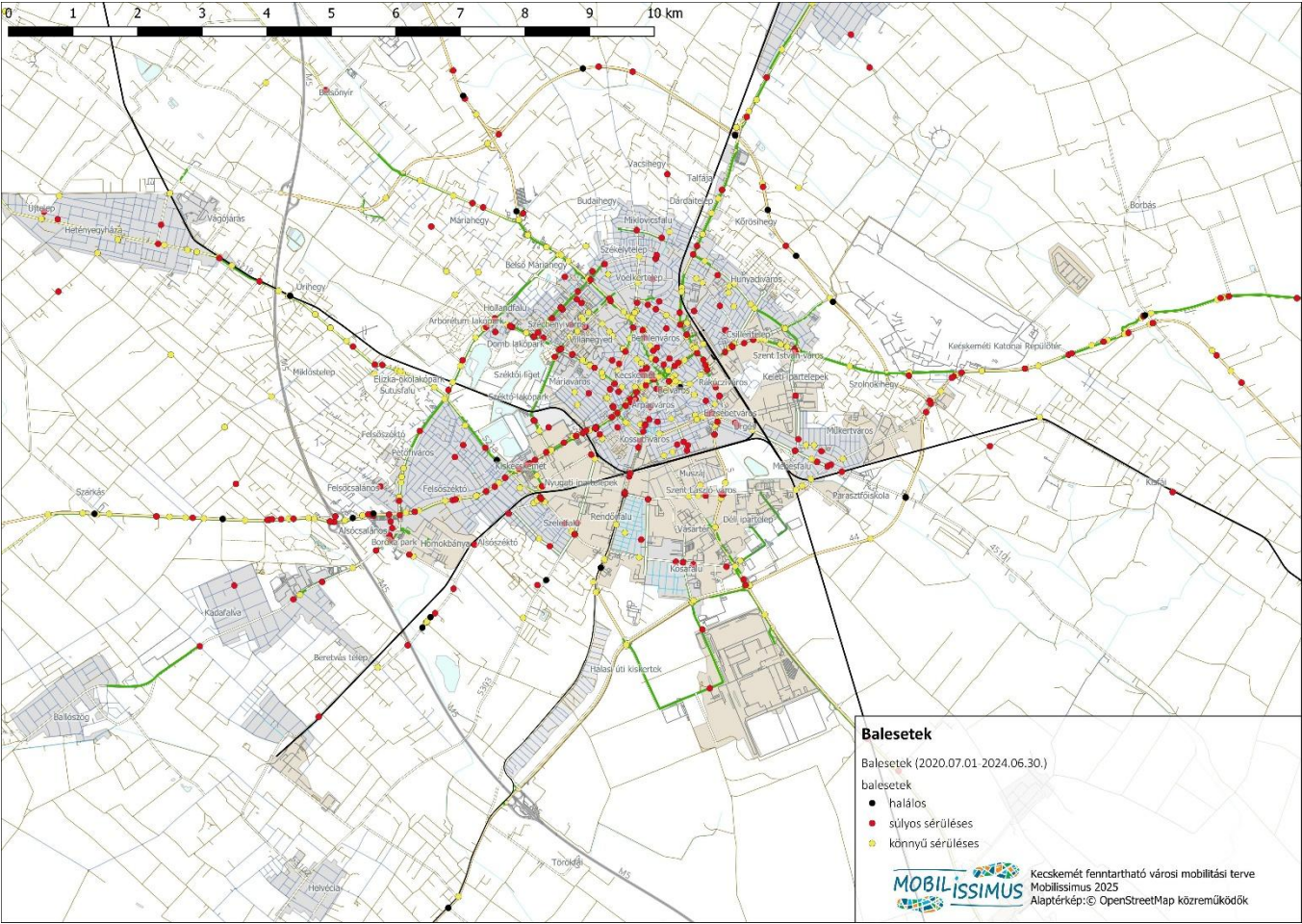
33. ábra: Balesetek Kecskeméten 2014-ben (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója – 9. Baleseti helyzet)



34. ábra: Balesetek Kecskeméten 2024-ben (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Koncepciója – 9. Baleseti helyzet)



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)



35. ábra: Balesetek Kecskeméten 2020.07.01-2024.06.30. között (Forrás: Mobilissimus)

A legfontosabb leszűrhető tanulságok:

- A halálos balesetek az Izsáki út-52. sz. főút útvonalon sűrűsödnek, ez lokális probléma lehet, ennek okaival foglalkozni kell.
- Szeleifalu ritkábban lakott részén két halálos baleset történt az itt áthaladó forgalmas utakon, amelyek a hiányzó átvezetések és az általánosan ritka gyalogosforgalom együttes hatását mutathatják. A kerékpárút itteni hiánya a forgalmas időszakokban rendkívül veszélyes helyzeteket generál a visszajelzések alapján.
- A súlyos sérüléssel közúti balesetek helyszínei a nagy forgalmú utak hálózatát rajzolják ki: az Izsáki út, a Nagykörút, a Nyíri út és a Március 15. utca egyben gyalogosan is fontos útvonalak és sok a keresztező gyalogos igény is.
- Váratlanul sok súlyos baleset történt az Auchan területén.
- A könnyű sérüléssel balesetek többsége szintén a nagyforgalmú utak mentén látható, ugyanakkor van más minta is: a Széchenyi lakótelep északnyugat-délkelet irányú kisebb utcái, a Belváros délkeleti felén vagy a Rendőrfalu, Szeleifalu kis utcáin inkább ezek láthatók.

A közlekedési koncepció külön elemezte a gyalogos és kerékpáros baleseteket is. A legfontosabb állítások:

- A kerékpáros érintettségű balesetek aránya lényegesen nagyobb, mint a kerékpározás 10%-os súlya a város közlekedésében.

- 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 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 és alig vannak a külső, kertvárosi részeken (Kadafalva, Hetényegyháza). Ez valószínűleg az alacsony kerékpárhasználat következménye lehet.
- A gyalogos elütések a gyalogátkelőhelyekre koncentrálódnak, számuk magas.
- A kerékpáros balesetek száma országos összehasonlításban is magas.

A baleseti helyzet Kecskeméten

Országos összevetésben Kecskemét közlekedésbiztonsága kedvezőbb a hasonló adottságú városoknál. A balesetek száma a városban 11%-kal csökkent 2014 és 2024 között, a kerékpáros és gyalogos érintettségű balesetek aránya pedig ennél is jelentősebben mérséklődött. A Belváros gyalogos-kerékpáros zónája közlekedésbiztonsági szempontból is jól működik.

A város relatív kedvező baleseti mutatói azonban nem csak a városi erőfeszítések eredményei, hanem az országos folyamatok, trendek következményei is. Európai összehasonlításban a baleseti számok már nem kedvezőek, jelentős és növekvő a lemaradás. A mai szabályozás és ellenőrzés mellett a kelleténél magasabb közúti sebességek alakulnak ki a város útjain.

Kecskeméten számos kisebb közlekedésbiztonsági célú fejlesztés történt, de általános, nagyvolumenű célzott fejlesztés eddig nem volt, ezért a közlekedésbiztonság kérdéskörét a fejlesztési diskurzusokban szükséges még inkább hangsúlyozni.



3.3.4.2 Szolgáltatások összekapcsolása

Ide tartozik a **vasúti és helyközi autóbuszos szolgáltatások szolgáltatói integrációja**, ami többek között a 2023-ban bevezetett új tarifarendszerben is megjelenik: az ország- és vármegyebérletek kétségtelen előnye, hogy mind a vonaton, mind a helyközi autóbuszon való utazást lehetővé teszik, bővítve a mindkét ágazat által valamilyen szinten kiszolgált településeken élők lehetőségeit.

Kecskeméten régóta dédelgetett terv a Mobilitási Terv korábbi részeiben is többször tárgyalt **intermodális csomópont**. Megvalósulása esetén ez a csomópont válhatna a helyközi és helyi autóbuszok legfontosabb átszállópontjává és a helyi és helyközi autóbuszok hálózata és menetrendje ennek megfelelően kerülhetne átalakításra. A vasútállomás közösségi közlekedéssel Kecskemét legtöbb városrészről közvetlenül, vagy legrosszabb esetben egy belvárosi átszállással megközelíthetővé válna. A helyközi járatok jelenleg is a vasútállomás mellett található buszállomásról indulnak.

B+R kerékpártároló jelenleg a vasútállomáson és Hetényegyházán van kiépítve, a kelleténél kisebb számban és nem fedett, nem kamerázott kivitelben. A **kerékpárszállítás vasúton korlátozott számban megoldható**, autóbuszon a térségben nincsen rá lehetőség.

A KEKO saját alkalmazással nem rendelkezik, de a vasúti, illetve helyi és helyközi járatok **menetrendi információi megtalálhatók az utazástervező alkalmazásokban** (például utas.hu, Google Maps, MÁV-applikáció).

3.3.4.3 Közlekedésszervezés, intézményi kérdések

Az országos közutak és a helyközi közösségi közlekedés fenntartása **állami hatáskör**. A térség kerékpárútjainak egy részét a Magyar Közút kezeli (pl. Nagykőrös-Kecskemét).

A közösségi közlekedés szolgáltatója a vasút és a helyközi autóbuszok esetén a **MÁV Személyszállítási Zrt.** (2025. január 1-jétől a vasút esetében a MÁV-START Zrt., autóbusz esetében a Kunság Volán, DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt., majd 2019 októberétől az országosan egyesült Volánbusz Zrt. jogutódja.) A helyi autóbuszos közlekedést az Inter Tan-Ker Zrt. járművei végzik, a Kecskeméti Közlekedési Központ (KEKO) kiemelt partnereként.

A közlekedéssel kapcsolatos helyi feladatokat, így a helyi közutak, kerékpárutak, járdák üzemeltetését, a települési önkormányzatok látják el. A helyi közösségi közlekedés megrendelője a KEKO, amit Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata alapított 2019-ben.

Az intézményrendszer szempontjából a legfontosabb kecskeméti specialitás a helyi autóbusz-szolgáltató. A városi intézményrendszer közlekedési szempontból nem fókuszált, az ezzel kapcsolatos feladatok különböző intézményeknél jelennek meg.

3.3.4.4 Szemléletformálás, oktatás, képzés

Kecskeméten szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek tervszerűen nem, csak esetleg valósulnak meg.

Kiemelendő példa a pályázati forrásból, egy zöldterületi közpark rekonstrukciójával Homokbányán megvalósult „Kerékváros bringapark”, kerékpáros készségfejlesztő KRESZ pálya és futópálya komplexum. Az Agyag és a Kvarc utca találkozásánál lévő egyik használaton kívüli épület hasznosítására, fenntartható, energiahatékony üzemeltetést

biztosító felújítására is sor került a megvalósítás keretében. A projekt eredményeként megvalósult létesítmény egy 14.518 m² területen kialakított városi rekreációs és sportterület, ami a zöld infrastruktúra rekonstrukciója is egyben.

³⁹

A város jelenleg is folytat szemléletformáló tevékenységet, ezek intenzitása, nagyságrendje és módszerei azonban nem összemérhetők a város közlekedési problémáival.

3.3.4.5 Fenntarthatóság

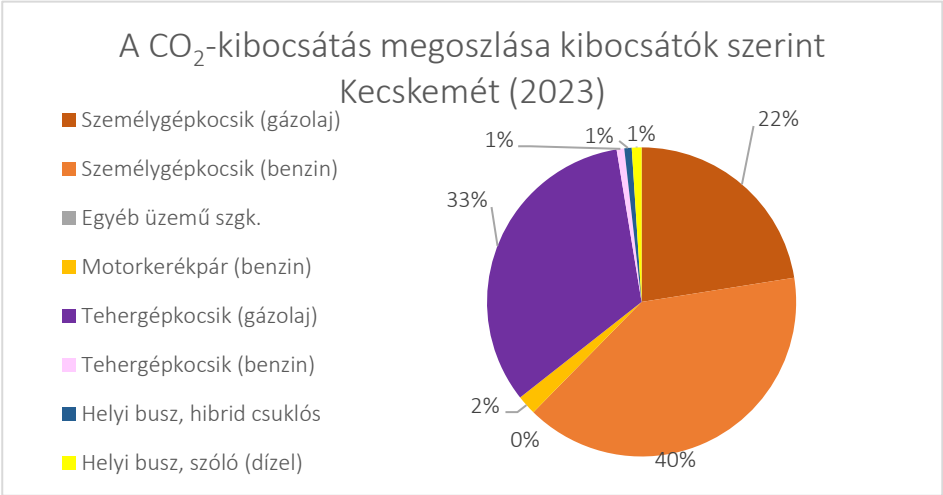
A fenntarthatóság igénye mind erősebben jelenik meg a közlekedéstervezésben, de többnyire még mindig külön alágazatként kezelt, miközben még a közlekedési alágazatokat sem célszerű külön-külön vizsgálni, fejleszteni, így a környezetvédelem kapcsán is integrált megközelítés szükséges⁴⁰.

A környezetvédelemnek markáns eleme a közlekedés. A XX. század a motorizációról szólt, a városi közterületeket egyre inkább az autózásra szabták, amelynek statikus (parkolás) és dinamikus helyigénye folyamatosan növekedett. A parkolási igények egyre nagyobb hatással vannak a zöldfelületek kiterjedésére, valamint a közlekedési igény jelentősen befolyásolja a légszennyezést, a CO₂ kibocsátást és a zajártalom növekedését is.

A környezetkímélő közlekedési módok (pl. közösségi közlekedés, kerékpározás, gyaloglás) az 1960-as évek óta fokozatosan versenyhátrányba kerültek az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben. A közlekedési rendszer alakítása során a lágy közlekedési módok jellemzően háttérbe szorultak, miközben az autózás tere és lehetőségei folyamatosan bővültek. Ennek következményeként alakulhat ki az a benyomás, mintha nem lenne igény például kerékpározásra vagy gyaloglásra, miközben ez a helyzet inkább a kialakított feltételek következménye.

Kecskemét földrajzi helyzete, természeti adottságai miatt környezet- és klímavédelmi szempontból sérülékeny, ezért az átlagosnál nagyobb figyelmet kell szentelnie a fenntarthatóságnak, folyamatosan keresnie kell az egyensúlyt az épített és természeti környezet, a környezeti elemek és a körülöttünk lévő táj terhelhetősége, valamint az ipari-gazdasági beruházások igényei és az azok által generált mobilitási és teherszállítási szükségletek között.

A közlekedési koncepció becslést adott a **közlekedési eredetű szén-dioxid kibocsátásra**. A becslés alapján a városi forgalomban személyautók adják a teljes kibocsátás majdnem kétharmadát, a teherautók pedig az egyharmadát, a többi kibocsátó ehhez képest elhanyagolható. Az üzemanyag szerinti megoszlásban a benzines személygépkocsik hatása dominál a diesel tehergépkocsik mellett. Érdemes megjegyezni, hogy a diesel személygépkocsik száma gyorsabban nőtt az elmúlt években Magyarországon, mint az elektromos autóké, főleg a használt import miatt.



36. ábra: Az összes CO₂ kibocsátás megoszlása Kecskeméten a kibocsátók szerint
(forrás: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.)

³⁹ Kecskemét város honlapja (<https://kecskemet.hu/homokbanya--bringapark>)

⁴⁰ Az egészséges környezethez és a testi és lelki egészséghez való jogot, illetve az utóbbi kettőt egyebek mellett a környezet védelme által való biztosításával az Alkotmány (Alaptörvény) is előírja.



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

Egy iparvárosban a teherautók közlekedése természetes jelenség, ráadásul a modern ipar környezeti szempontból sok esetben tisztább járműveket használ, mint a lakosság (igaz, a lépték fontos környezetvédelmi kérdéseket vet fel). Kecskemét városa számára a CO₂-kibocsátás befolyásolására kevés a mozgástér, ugyanakkor például a Nagykörúton belüli terület hivatalosan ma is zéró kibocsátású zóna, ahol akár érvényt is lehetne szerezni a kibocsátás csökkentésének, ha ennek lenne társadalmi támogatottsága. A közlekedési koncepcióban javasolt közlekedési fejlesztések egy része egyébként előrelépést jelent ezen a területen is, ilyen például a forgalom lassítása, a kiskörúti autóbusszáv kialakításának javaslata, a parkolási jogosultságok visszametszése, a lágy közlekedési módok előnyben részesítése, melyek jótékonyan hathatnak a CO₂-kibocsátás csökkentésére is.

Közlekedési eredetű, egyéb légszennyező anyagok kibocsátása

A közlekedés szempontjából napjainkban a három legfontosabb légszennyező anyag a kisméretű porrészecske (PM₁₀, PM_{2,5}, PM_{0,1}), a nitrogén-oxidok (önálló szennyezőként és mint az ózon képződés prekursora) és a felszín közeli ózon. A légszennyezés, mint probléma felmerülésekor, az 1980-as években más uralkodó motortechnológiák és más aktuális üzemanyag-szabványok mellett a közlekedésből származó legfontosabb légszennyező anyagok a szénmonoxid, a nitrogén-oxid, a formaldehid, az ólom és a kén-dioxid volt, amelyek különböző okokból ma már kisebb jelentőségűek. A kisméretű részecskék mellett a nitrogén-oxidok kibocsátásának csökkentése azonban továbbra is kiemelt feladat a közlekedés területén, mert a nitrogén-oxidok országos kibocsátásának 60%-áért ez a szektor felelős⁴¹.

A közlekedési eredetű egyéb szennyezőanyagok kibocsátása kapcsán a város levegőminőségi terve⁴² ismerteti a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 14. § (4) bekezdése szerinti érintettek nyilatkozatát arról, milyen intézkedéseket tesznek a levegőminőség javítása érdekében, de ezeken felül további intézkedéseket a terv nem ír elő. A különböző szereplők vállalásainak döntő többsége rövid vagy középtávon belül végrehajtható, ugyanakkor feltételezhető, hogy egyes elemek megvalósítása, illetve az általuk elérhető levegőminőségre gyakorolt pozitív hatás akár hosszabb időt is igénybe vehet (pl. lakossági szemléletformálás). A levegőminőségi tervben megfogalmazott, az érintettek által vállalt intézkedések végrehajtásával az egyes légszennyező komponensekre (különös tekintettel a szálló por PM₁₀ frakciójára) vonatkozó jogszabályban meghatározott határértékek extrém kedvezőtlen időjárási körülmények tartós fennállása nélkül nagy valószínűséggel betarthatók, illetve a kedvezőbb állapot fenntartható.

Zaj- és rezgésvédelem

A város rendelkezik zajtérképpel és zajcsökkentési tervvel.⁴³ Zajvédelem szempontjából a közlekedés tekintetében a terv ajánlásokat fogalmaz meg az átmenő tehergépjármű-forgalom város belterületéről való kiszorítására és az autóforgalom csillapítására, útfelújítási programra (jobb minőségű burkolatok), a helyi közösségi közlekedés fejlesztésére, vasúti pályák mellett zajvédő falak építésére, önálló kerékpárforgalmi létesítmények építésére és az üzemi zajforrások mérséklésére.

Az ajánlások közül az elkerülő utak megépültek, az átmenő teherforgalom a város belső területein már nem jelenik meg, a helyi közösségi közlekedés a város közlekedésének legjobban működő szegmense, illetve a kerékpárforgalmi

létesítmények könnyebben megépíthető részei is elkészültek. Ugyanakkor a forgalomcsillapítás, az útfelújítási program és a zajvédő falak telepítése egyelőre vontatottan halad a városban.

Városi zöldfelületek

A városi zöldfelületek közül a nagyobb területű parkok, terek nagyobb figyelmet kapnak, mint a fasorok és a kisebb, de olykor akár fontosabb zöldfelületek. Ezeknél is jóval sérülékenyebbek a berendezési sávok zöldfelületei, amelyek viszont a legközelebbi kapcsolatban vannak a közlekedéssel.

Kertvárosi, családi házas környezetben jellemző, hogy ha nincsenek kijelölt parkolóhelyek, akkor nem az úttesten parkolnak az autók (a KRESZ által előírt módokon), hanem a berendezési sávban, zöldfelületen. Továbbá az ingatlan tulajdonosok előszeretettel burkolják le ezeket a felületeket a megengedett mértéknél nagyobb szélességben. A városi zöldfelületek összmenyiségének folyamatos csökkenése részben a közlekedési felületek folyamatos növekedésével hozható összefüggésbe. Ez a jelenség Kecskeméten is jelen van, ami nem meglepő, hiszen az elmúlt másfél évtized járműszám-növekedéséből és az új utak építéséből tulajdonképpen következik ez a folyamat. A közlekedés szempontjából a további, főleg parkolási célú területfoglalás mellett a közutak melletti növényzet léte, állapota a kulcskérdés. Ennek rendben tartása, öntözése nem könnyű feladat, ezért gyakori a leburkolás, ami ritkán jó megoldás.

Csapadékvizek kezelése

A csapadékvizek elvezetése szempontjából a közlekedéstervezés általános eszköztára van használatban Kecskeméten, csak pilot szinten vannak különleges, célzott eljárások a csapadékvizek helyben tartására (esőkertek). A város és környékének szárazodása miatt, az esővíz kezelése, megtartása alapvető fontosságú feladatként jelentkezik. A közlekedési hálózat területe módot ad a csapadékvíz gyűjtésére, azonban ennek helyben történő szikkasztására, illetve a zárt csatornában történő gyűjtés esetén, annak tárolására, kezelésére, majd zöldfelületi hasznosítására még nem nagyon került sor. Különösen ez utóbbi területen lenne szükség előrelépésre, s a városi csapadékvíz visszatartási és -hasznosítási (pl. öntözés, útlocsolás, párologtatás) rendszer kiépítésére a nagy burkolt felületű belváros környezetében.

A fenntarthatóság helyzete Kecskeméten

Kecskemétnek környezeti szempontból a vízzel kapcsolatosan jelentkező legnagyobb aktuális kihívásai, amelyekre egyelőre általánosan használt jó gyakorlatok nem kerültek bevezetésre a közlekedés fejlesztésébe és üzemeltetésébe. A városi zöldfelületek fejlesztésre szorulnak, a korábbinál jelentősebb erőforrást és figyelmet igényelnek. A közlekedésből származó lég- és zajszennyezés a városban mért és dokumentált jelenség, ennek kezelése ugyanakkor nem épül be kellő súllyal az operatív döntéshozatalba. A közlekedési koncepcióban javasolt fejlesztések megvalósítása érdemi előrelépést jelentene egy fenntarthatóbb Kecskemét felé.

⁴¹ Tervezési segédlet szmogriadó tervek kialakításához

(https://pm10.kormany.hu/download/3/ae/80000/KTI_SZMOGR_TERVEZESI_SEGEDLET_2013.pdf)

⁴² Kecskemét levegőminőségi tervének felülvizsgálata 2020-2025 (tervezet) (Bács-Kiskun megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály)

⁴³ Kecskemét megyei jogú város felülvizsgált zajcsökkentési intézkedési terve 2017 és Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területére vonatkozó stratégiai zajtérkép felülvizsgálata 2017 (Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Akusztika Mérnökök Iroda Kft., KTI Nonprofit Kft.)



3.4 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA, ÉRTÉKELÉSE

3.4.1 SWOT ELEMZÉS

Erősségek	Gyengeségek
Jelentős ipari potenciál, erős gazdasági szereplők jelenléte a városban.	A status quo ereje: a városban erős a meglévő állapotokhoz való ragaszkodás, ami korlátozza a jelentősebb közlekedési változtatások elindítását és társadalmi támogatottságát.
Kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedés, a város jól megközelíthető.	Autóközpontú gondolkodásmód.
Folyamatosan fejlődő városi elkerülők.	A közúti és kerékpáros hálózat szerkezeti hiányosságai és a hálózati folytonosság korlátozottsága.
Kerékpározásra alkalmas domborzati és éghajlati adottságok.	A járda-, kerékpárút- és közúthálózat több szakaszán kedvezőtlen, helyenként leromlott műszaki állapot tapasztalható.
Kedvező társadalmi háttér: képzettség, erősödő környezettudatosság.	A Belváros közlekedési rendszerének hosszabb távú rendezésére vonatkozó megoldások, illetve döntések hiánya.
Belvárosi gyalogos- és kerékpáros zóna jó működése.	Szétterülő városszerkezet.
Kedvező vasúti hálózati adottságok.	A vasúti infrastruktúra városszerkezeti elválasztó hatása.
Kiváló helyi autóbusz-közlekedés.	A hosszabb ideje előkészített közlekedésfejlesztési tervek alacsony megvalósulási aránya a belső városrészeken.
Lehetőségek	Veszélyek
A város gondolkodásmódbeli változása gyors átalakulást és tömeges változtatási igényt hozhat magával.	Az üzemeltetés és karbantartás elmaradása miatt tovább romló közlekedési infrastruktúra.
A közlekedési koncepció és a SUMP által javasolt alapvető változások (sétányok, szabadidős kerékpáros útvonalak, kiskörúti buszsáv, közúti fejlesztések) mentén a város közlekedése ténylegesen fejlődéne indulhat.	Az operatív feladatokra történő fókuszálás a hosszabb távú közlekedésfejlesztési célok megvalósításának háttérbe szorulásához vezethet.
Általános az igény a közlekedés kisebb mértékű megváltoztatására.	Az elérhető pénzügyi erőforrások szűkössége.
A helyi autóbusz-közlekedés minősége, a kerékpáros hálózat kezdeményei és a Belváros gyalogoszónája és a jó vasúti hálózat jó kiindulási alap az autós közlekedéstől való elszakadásra.	A város iparfejlesztési folyamatai által generált közúti forgalom további növekedése.
A fejlesztési területek távlatos megközelítésére már vannak koncepcionális tervek.	A status quo ereje miatt nem indulnak meg az alapvető közlekedési típusú változások.
A város megfelelő gazdasági erővel rendelkezik.	A közlekedési hálózatok teljessé tétele nélkül a forgalmi nehézségek továbbra is fennmaradnak.
	A város további szétterülése fokozza az egyéni gépjármű-használatot, tovább növelve a meglévő forgalmi és parkolási feszültségeket.



3.4.2 MOBILITÁSI HELYZETKÉP

Kecskemét autós város, a közúti közlekedés meghatározza a város mobilitási környezetét, működését, képét, a többi közlekedési módnak jelenleg csak kiegészítő szerep jut. Kecskemét mindig is magas szinten motorizált város volt és a motorizáció kiteljesedése a szemünk előtt játszódott le az utóbbi évtizedben. Az autó kényelme, biztonsága, rugalmassága egy Kecskemét méretű városban bármely más közlekedési móddal szemben versenyképes, ráadásul a hazai életmód és közlekedési kultúra is egyértelműen ezt erősíti. A város és környéke régóta élmezőnybe tartozik az országon belül a személygépkocsik számát tekintve (az ezer főre jutó személygépkocsik száma a kecskeméti járásban 491 db, az országos átlag 435 db/1000 fő).

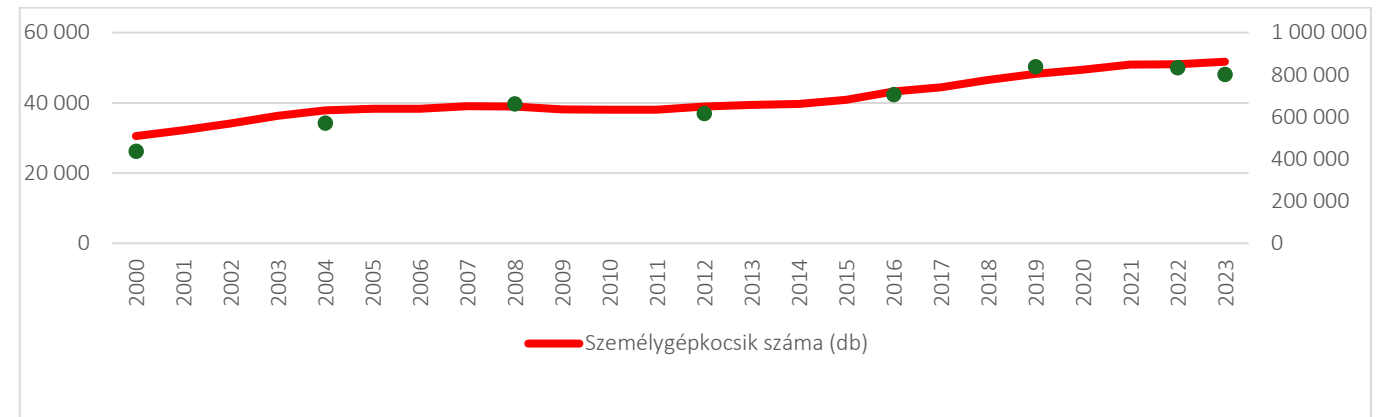
Az elmúlt évtizedekben történt, egyébként fontos közúti városi fejlesztések nem rajzolták át a város belső részének közlekedését. Időközben bővült és korszerűsödött a város külső területein a közlekedési infrastruktúra, épültek ki hiányzó közúthálózati szakaszok (pl.: 445. sz. északi elkerülő út, Nyugati körút, Hetényegyháza bekötése az M5 autópályába, Károly Róbert körút kiépülése a Nyíri út és az 5. sz. főút között), emellett kapacitásbővítő és minőségjavító beruházások (például a Nyíri út korszerűsítése, a Daimler út és a Barényi út kiépítése, az 54. sz. főút 2x2 sávossal kiépítése az M5 és az 5. sz. főút között, a 441. sz. főút felújítása Nagykőrös és a 445. sz. főút között, valamint a 441. sz. főút 2x2 sávossal kialakítása Katonatelepnél, az Izsáki út 2x2 sávossal fejlesztése az 5. sz. főút és a Vízmű utca között) valósultak meg, továbbá a helyi közösségi közlekedés tekintetében is alapvető fejlesztések történtek (például új városi közlekedésszervező (KEKO Kft). létrehozása, új helyi autóbusz telephely kialakítása, új autóbuszok beszerzése, új autóbuszhálózati vonalak kialakítása, új utastájékoztatói rendszer, jelentős tarifacsökkentés). A mobilitási igények növekedése és a forgalom dinamikus bővülése ugyanakkor lényegében egy változatlan belső városi- és közlekedési szerkezetre rakódott rá, így sem a közúti, sem a közösségi közlekedési rendszer nem tudta lekövetni a társadalmi és gazdasági igények gyors változásait.

A város belterületi közúti kapacitásai kimerülőben vannak, városszerte parkolási feszültségek ütötték fel a fejüket, a kerékpáros hálózat legköltségesebb elemei hiányoznak. Segítséget jelenthetne a város környékének kiterjedt vasúthálózata, ami azonban jelen állapotában (minőség, kapacitás, szervezettség) nem tudja kielégíteni a jövőben várhatóan egyre bővülő elővárosi közlekedési igényeket. A belső városrészek közlekedési rendszerét hosszabb ideje jellemzi a városszerkezeti hatású közlekedési beruházások alacsony megvalósulási aránya, különösen a város forgalmi igényeinek dinamikus növekedéséhez képest. Az elmúlt 60 év távlatában évtizedenként egy-két ilyen nagyobb, szerkezeti léptékű beavatkozásról beszélhetünk, ami a folyamatosan jelentkező fejlesztési szükségletek csak egy részét tudta kielégíteni. Napjainkra egyszerre kellene tudni kezelni a múltból örökölt közúthálózati hiányok leküzdését, valamint a mai kor közlekedési rendszerrel szemben támasztott modernizációs igényeit. Több, régóta tervezett fejlesztés még nem kezdődött el: lassan halad az intermodális csomópont (IMCS) fejlesztése, még nem kezdődtek meg a nagyléptékű elővárosi vasútfelújítások és az ehhez kapcsolódó közlekedési módváltási beruházások, a Belváros közlekedési jövőképe számos kérdéssel terhelt, a városi közúthálózat fő szerkezeti hiányainak ütemezési terve pontosan nem látható.

Jelenleg a közúti forgalom számos ok eredőjeként általánosan érdemben alacsonyabb, mint 2019-ben volt. A gazdasági prosperitás visszatéréseével és a lakossági jövedelem növekedésével párhuzamosan azonban ismét gyors mobilitási igény- és forgalomműveléssel, valamint a motorizációs folyamat erősödésével érdemes számolni. Ennek megfelelően a problémákkal küzdő helyi közúti infrastruktúrán egyre több ember akar majd egyre több autóval közlekedni, így a növekvő és egyre nagyobb arányban autóval megvalósuló mobilitási igényeket egy kapacitásában kimerülő, műszakilag fokozatosan romló közúti infrastruktúrán kellene kiszolgálni. Ez városi szinten mind több és súlyosabb (pl. területihasználati, környezeti, közlekedésbiztonsági) kihívással jár majd.

Kecskemét közlekedésének alapproblémája, hogy az elmúlt közel 15 év társadalmi és gazdasági folyamatok által hajtott közlekedési igény-növekedését a 70-es években kialakult térszerkezetbe ágyazott belterületi közúthálózatnak kell lebonyolítania. A város legfőbb közlekedési kihívása a múltból örökölt közlekedési alapstruktúra-hiány kezelése.

A kitelepülés, illetve a Kecskemétre történő betelepülések elmaradása miatt, 2011 és 2022 között **kétszeresére növekedett a napi ingázók száma** (14 267 főről 28 639 főre). Eközben **a Kecskeméten regisztrált gépjárművek száma is 36 %-kal bővült** (47 171 db-ról 64 016 db-ra). Nem meglepő módon, ebben az időszakban a közúti forgalom nagysága a Magyar Közút fenntartásában álló kecskeméti állami utak rendszeresen mért keresztmetszeteiben is több mint 30 %-kal emelkedett (2023-ban 801 745 E/nap).



37. ábra: A közúti forgalom nagysága 2000-2023 között Kecskeméten (forrás: TEIR, Magyar Közút)

A közlekedési alapstruktúra hiányosságait erősítik fel Kecskemét demográfiai és lakhatási kihívásaiból adódó jelenségek is. A város 76 500 munkahelyet kínál, amely a folyamatban lévő beruházásokkal együtt 2030-ra további 8 000-10 000 munkahellyel bővíthet. A kiköltözések folyamatában, ezzel pedig a kiköltözők napi autós ingázásában sem várható változás. A közúti forgalom jövőbeli alakulásában számolni kell azzal, hogy járási szinten a munkahelyek több, mint 80%-a már most is Kecskemétre koncentrálódik, ami jelentős autós ingázást gerjeszt. Az ipari termelés bővüléséből adódó áruforgalmi növekedés komoly teherforgalmi igényeket támaszt a városban.

Amennyiben Kecskemét közlekedésének fejlesztése (ideértve a vasúti és a helyi közösségi közlekedést is) nem tud lépést tartani a település gazdasági és közúti forgalmi növekedésével, úgy a meglévő városi úthálózati kapacitás gyors kimerülésével számolhatunk.

A Kecskeméten lakók utazási módmegoszlása kapcsán érdemes kiemelni a következőket:

Kecskemét mobilitási helyzetét alapvetően befolyásolja a város elmúlt évtizedben bekövetkezett gazdasági fejlődése és iparvárossá válása. A 2012-ben beindult Mercedes gyár termelése rengeteg befektetést generált, ami 2011 és 2022 között több mint 19 000 új munkahely létrejöttét eredményezte. Ez a gazdasági prosperitás megnövekedett mobilitási igényt és erősödő lakossági autótulajdonlást hozott magával. Ennek eredményeként Kecskemét régóta élmezőnybe tartozik az országon belül a személygépkocsik számát tekintve: 2023-ban az ezer főre jutó személygépkocsik száma 472 volt, szemben az országos 435-ös átlaggal.

Az utazási módmegoszlás jellemzői a helyi lakosok körében (2022-es népszámlálás alapján):

A kecskeméti dolgozók körében a **személygépkocsi-használat a domináns**, a helyben dolgozók **43%-a** autóval közlekedik. Ez az arány a hasonló adottságú városokhoz képest megszokottnak tekinthető. Azoknak a foglalkoztatottnak a száma sem elhanyagolható (8261 fő), akik Kecskeméten laknak, de máshol dolgoznak. Az eljárók között az autóval közlekedők aránya még magasabb: **63%**.



A fenntartható közlekedési módok aránya hazai viszonylatban relatíve magas:

- A **gyaloglás, a helyi autóbusz és a kerékpározás** egyaránt **10–11%-os** arányt képvisel.
- A **kerékpározás** aránya 2022-ben 10,7% volt (kb. 7400 ember). Bár ez az arány a 2011-es 15%-ról 2022-re 11%-ra csökkent, a meglévő kedvező lakossági habitusra a jövőben tovább lehet építkezni.
- A **helyi autóbusz-használat** aránya (10,8% 2022-ben) a 2023-as jelentős viteldíj-csökkentés miatt kedvezőbb lehet, becslések szerint **12% körülire** tehető.
- A **többféle járművel való utazás 13,7%-os** aránya a lakossági rugalmasságra utalhat, illetve a módváltás/átszállás elfogadottságát tükrözheti.
- A **vasút** (0,6%) és a távolsági autóbusz (0,8%) helyi utazásban betöltött szerepe nagyon alacsony.

A közlekedési módválasztást tovább árnyalja a város szétterülése. Kecskemét nagy alapterületű, gyűrűs-sugaras szerkezetű város, ahol a külterületi részek és egyéb belterületi egységek népessége nőtt, míg a központi belterület népessége csökkent (2001-ben 84 616 fő, 2022-ben 76 234 fő). Ez a szétterülési folyamat nem kedvez a közlekedési rendszer hatékonyságának, egyre hosszabb utazásokat és egyre kevésbé ellátható településrészeket eredményez.

A közlekedési alágazatok jelenlegi helyzete:

Közúti közlekedés: Kecskemét közlekedésének alapproblémája, hogy a növekvő igényeket a lényegében változatlan belső közúthálózat bonyolítja le. A belterületi úthálózat túlterhelt, a közúti forgalom az utóbbi években – a COVID okozta ingadozás után – ismét folyamatosan növekszik. A városban súlyos **parkolási problémák** is érzékelhetők. A fizetős parkolási díjövezetek kiterjedtek, de a nagyszámú lakossági és kedvezményes bérlet miatt a keresletszabályozási hatásuk minimális. A kórház környékén is jelentős a túlparkolás. A legfontosabb közúti fejlesztési igények a gyűrűirányú utak szakaszos hiányosságainak (pl. Csabay Géza körút–Mindszenti körút, Királyok körútja északi szakaszának) felszámolására vonatkoznak. A város lakóinak első számú közlekedési problémája a burkolatok állapota, mind az állami, mind a városi kezelésű utakon.

Kerékpáros közlekedés: Bár a kerékpározás népszerű (10,7%-os részarány), a hálózat nem szakadásmentes, továbbá hiányos, különösen a város déli és délkeleti részein. A meglévő útvonalak többségének minősége fejlesztésre szorul. A kerékpáros balesetek aránya a közlekedésben betöltött súlyához képest lényegesen nagyobb.

Gyalogos közlekedés: A gyalogos közlekedők aránya mintegy 10%. A belvárosi gyalogoszóna kiválóan működik, magas színvonalú, azonban a járdahálózat általánosságban sok helyen nem megfelelő állapotú, hiányos. Néhány városrészben a balesetek előfordulási aránya is magasabb, különösen a gyalogátkelőhelyeken.

Közösségi közlekedés (Busz és Vasút):

- **Helyi autóbusz:** A 2020-tól bevezetett városi tulajdonú és üzemeltetett rendszer (KEKO Kft.) stabilizálta és növelte az utasforgalmat. A járműállomány korszerű és fiatal. A fő probléma a Belváros nehéz átjárhatósága, ami a Széchenyi téri központi végállomás (amely utasforgalmilag jó helyen van) megközelítését lassítja a Kiskörúton.
- **Vasút:** A vasút elővárosi szerepe minimális, messze elmarad a potenciáltól. A hálózat karbantartási hiányok miatt nem megfelelő minőségű. Jelentős kihívást okoz a vasút elvágó hatása a különszintű keresztezések alacsony száma miatt. A tervezett Intermodális Közösségi Csomópont (IMCs) fejlesztésében nincs érdemi előrehaladás.

Teherszállítás: Kecskemét iparvárosi jellege miatt jelentős teherforgalmat vonz, ami szinte kizárólag közúton zajlik, és a volumen tovább növekszik. A város körüli főúti gyűrű (M5, elkerülő utak) jól kezeli az átmenő forgalmat, de a belsőbb ipari területek közúthálózata nem kapacitív. A vasút teherszállításban betöltött szerepe marginális.

Összegzés: Kecskeméten a közlekedési igények növekedése és a motorizáció erősödése miatt a belső közúthálózat kapacitása kimerülőben van, és a város szembesül a múltból örökölt strukturális hiányokkal. A fenntartható módok aránya jelenleg viszonylag magas, de a meglévő hálózatok hiányosak és műszakilag is fejlesztésre szorulnak (kerékpárutak, járdák). A SUMP felülvizsgálat célja, hogy ezen kihívásokra választ találjon a közútfejlesztési dominancia oldásával és a közlekedési módok közötti egyensúly megteremtésével.

A város közlekedési jövőképe több stratégiai dokumentumban is bemutatásra került, ugyanakkor ennek hosszabb távú, egységes értelmezése és következetes érvényesítése a gyakorlatban nem jelent meg eddig. A közlekedési jövőkép széles körű ismertsége és elfogadottsága, valamint annak operatív szintű leképezése így továbbra is kihívást jelent.

Ennek hátterében részben a város közlekedési intézményrendszerének és szakértelmének leterheltsége, illetve a koncepcionális jellegű közlekedéstervezési szaktudás korlátozott elérhetősége áll. Másrészt ugyanakkor az eddigi átfogó koncepcionális tervek kapcsán nem születtek meg további, a döntéseket megalapozó, adott részterületek mélységi vizsgálatát és annak megfelelő megoldási javaslatokat tartalmazó tanulmányok, így a koncepcionális anyagok esetében a megvalósítással járó kockázatok és bizonytalanságok gyakran meghaladták a várható előnyök mértékét, ami visszafogta azok gyakorlati érvényesítését.

Mindez hatással van a város proaktív fellépésének lehetőségeire is, ami a fejlesztési források megszerzéséért folytatott érdekérvényesítésben jelentkezik: a beruházások előkészítése és megvalósítása sok esetben nem a város ténylegesen jelentkező igényeinek megfelelő ütemezésben, hanem külső körülményekhez igazítva történik.

A jelenleg zajló városi tervezési folyamatok ugyanakkor lehetőséget teremtenek egy koherensebb közlekedési vízió megalkotására, valamint hosszabb távú, koncepcionális elemek következetesebb megjelenítésére a városi közlekedésfejlesztésben. Ezzel együtt a helyi intézményrendszer és szakmai kapacitások megerősítése kulcsfontosságú feladatként azonosítható.



4 JÖVŐKÉP ÉS FEJLESZTÉSI CÉLOK

A 2016-os SUMP részletes és kidolgozott célrendszert tartalmaz az „Elérhetőség, Élhetőség, Biztonság, Vonzerő” négyes jelszava köré szerveződve és további horizontális célokkal megtámogatva. Bár e célok nem veszítettek aktualitásukból, azonban azok általános jellegét tekintve jelen SUMP felülvizsgálat egy célratörőbb és konkrétabb jövőképet és kapcsolódó célrendszert irányoz elő.

Kecskemét városa a saját általános jövőképét és átfogó céljait a településfejlesztési koncepcióban és a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiában (FVS) valamint a város gazdasági programjában is ekképpen fogalmazta meg:

„Kecskemét egy olyan kiegyensúlyozottan fejlődő, klímatudatos és „reziliens” településsé kíván válni, amely intelligens és innovatív megoldásai révén, széleskörű minőségi szolgáltatásokat nyújt szűkebb és tágabb környezetének, továbbá szem előtt tartja a fenntarthatóság követelményét gazdasági, társadalmi és környezeti fejlesztései során.”

Ez a jövőkép nem közlekedési célú, de egyes állításai jól lefordíthatók közlekedési célokra is:

- „*kiegyensúlyozottan fejlődő*”: minden közlekedési mód fejlődik, nem csak egy adott területe,
- „*klímatudatos és reziliens*”: a fenntartható közlekedési módok (közösségi közlekedés kerékpár, gyaloglás, e-mobilitás) kiemelt figyelmet élveznek,
- „*intelligens és innovatív megoldások*”: értelmezhető az adatalapú döntéshozatal támogatásaként a közlekedésben és a legújabb technológiai vívmányok támogatásaként is,
- „*minőségi szolgáltatásokat nyújt*”: a közlekedési infrastruktúra minőségjavítása és az új fejlesztések minőségi fókuszra rajzolódik ki,
- „*szűkebb és tágabb környezet*”: Kecskemét közlekedési fejlesztése során figyelembe kell venni a funkcionális várostérséget is.

Az FVS jövőképének elemeit felhasználva Kecskemét javasolt közlekedési jövőképe a következő:

„Kecskemét közlekedése integrált, szakmailag megalapozott és minőségi rendszer, amely a városi életminőség javítását és a hosszú távú – környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból – fenntartható működést szolgálja.”

Az "integrált és szakmailag megalapozott" döntések a sikeres érdekérvényesítésre, a rendszerszintű gondolkodás igényére és a megerősített helyi szakértelemre, intézményrendszerre utalnak, mely révén a szakmai és politikai döntéshozatal a társadalmi, városfejlesztési és közlekedésszakmai szempontokat egyaránt figyelembe veszi.

A "városi életminőség javítását és a hosszú távú fenntartható működést szolgáló" kifejezés arra reflektál, hogy az elmúlt időszak ipari-gazdasági fókuszú közlekedésfejlesztése egyensúlytalanságokhoz vezetett, amelyet a lakosság is érzékel. Ennek megfelelően szükséges az egyensúly helyreállítása, így a fenntarthatóság, a használható kerékpárhálózat, új sétányok, működő elővárosi közlekedés, és a Belváros átalakítása kerülhet a fejlesztések fókuszába – a gazdaság igényeinek további figyelembevétele mellett.

A "minőségi rendszer" kifejezés mind közlekedésszervezési, mind pedig infrastrukturális oldalról (hiányzó hálózati elemek pótlása, felújítások) az egységes szemléletet és a minőségi szempontok érvényesítését hangsúlyozza.

Átfogó célok

Társadalmi cél: Az egyes közlekedési módok használóinak egyenlősége a város és a hálózatok tervezése során. Ez szolgálja részint az életminőség javítását és a hosszú távú fenntarthatóságot, de az integrált, szakmailag

megalapozott döntésekből is ez következik. Az átfogó cél közvetlen eredménye a következő pontban bemutatásra kerülő Sétálható város és a Biciklizhető város cél.

Gazdasági cél: A város iparát szolgáló közlekedési fejlesztések az elmúlt évtizedben folyamatosak voltak, ebben lemaradás nincs, ugyanakkor a város közúti gerinchálózatának megvalósítása (Komplett város) vagy az szakmai szemlélet megerősítése a helyi gazdaságnak is alapvető érdeke.

Környezeti cél: A fenttartható módok helyzetbe hozása, támogatása a módok közötti kedvező egyensúly elérése érdekében az integrált szakmai szemléletből következik és az életminőség javításához is hozzájárul. Az átfogó célból közvetlenül következik a Felkészült város és a Közös város stratégiai cél.

Stratégiai célok

A stratégiai célok a jövőképet bontják le közlekedési szempontból egyértelműbb, könnyen azonosítható célokra. Kecskemét közlekedése kapcsán az alábbi stratégiai célrendszer javasolt:

I.: A városi közlekedési döntéshozatal hosszú távú szemléletének és szakmai megalapozottságának erősítése > **FELKÉSZÜLT VÁROS**

II.: A Belváros megközelítésében a fenntarthatóbb közlekedési módok szerepének következetes erősítése, a Belváros komplex tervezésének és fejlesztésének megkezdése > **ÚJ BELVÁROS**

III.: A közlekedésbiztonság jelentős javítása, a halálos kimenetelű közlekedési balesetek nullára, a súlyos balesetek számának jelentős csökkentésével > **BALESETMENTES VÁROS**

IV.: Kecskemét belső városrészein a séta és a gyaloglás körülményeinek a városi szerepükhöz méltó javítása > **SÉTÁLHATÓ VÁROS**

V.: Kecskemét kerékpárral történő járhatóságának és átjárhatóságának biztonságos, gyors és kényelmes feltételek mellett történő biztosítása > **BICIKLIZHETŐ VÁROS**

VI.: A város közlekedési hálózatainak (közúti, kerékpáros, gyalogos) és alapvető rendszereinek (parkolás, helyi buszhálózat, elővárosi közlekedés) teljeskörű kiépítése és összekapcsolása > **KOMPLETT VÁROS**

VII.: A Kecskemétre történő térségi bejárásban a fenntarthatóbb közlekedési módok vonzerejének növelése, városi szinten alkalmazható eszközökkel. > **KÖZÖS VÁROS**

E stratégiai célok többsége lényegét tekintve megfeleltethető a 2016-os SUMP céljainak. Például a korábbi „Vonzó, emberközpontú városmag létrehozása” és a mostani „Új Belváros” hasonló fejlesztési igényeket szolgál.

A fenti stratégiai célok teljeskörűen hozzájárulnak a város magasabb szintű, átfogó társadalmi céljainak megvalósulásához (TFK, FVS), hiszen csak egy rendszerszinten gondolkodni képes, helyi szakértelemében és intézményrendszerében megerősített város tud kiegyensúlyozottan fejlődővé és rezilienssé válni egy változó társadalmi és gazdasági környezetben. Míg a város és kifejezetten a Belváros fenntartható közlekedési módokkal történő megközelítésének egyensúlyteremtő tényezőjére való törekvés a klímatudatos város jövőképet, addig az intelligens és innovatív megoldások, illetve széleskörű minőségi szolgáltatások fejlesztését a fenntartható városi mobilitási kínálat szolgálja. Ebben egyenrangúan javulnak a gyalogos és kerékpáros közlekedés hálózati és infrastrukturális feltételei, teljessé válhatnak a város közlekedési gerinchálózatai, mely során kiemelt figyelmet kapnak a közlekedésbiztonsági szempontok.



5 ESZKÖZRENDSZER

5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLÓDÁSA

A fejezetben a stratégiai célok és az azok megvalósítását szolgáló eszközök (intézkedéscsomagok) összefüggéseit tárgyaljuk **STRATÉGIAI CÉL I/1** eszköz: kapcsolat leírása formátumban.

I.: FELKÉSZÜLT VÁROS

- I/1: Városi közlekedési intézményrendszer megújítása:* A város közlekedési intézményrendszere széttagolt, továbbá szakember és finanszírozási háttérének erősítésére is szükség van. A helyes közlekedési döntések meghozatala mélyebb és alaposabb előkészítést, több szakmai kontrollt, ehhez pedig az intézményrendszer megerősítését és megújítását igényli.
- I/2: Városi közlekedés adatalapú tervezésének megalapozása:* A város közlekedési döntésekkel kapcsolatos felkészültségének egyik korlátja jelenleg az adatgyűjtések rendszertelensége, így a tervezett fejlesztések kapcsán nem ismertek naprakészen a közúti, a gyalogos vagy a kerékpáros forgalmak, a baleseti helyzet stb. Megalapozottabb és hosszabb távra szóló döntések hozhatók, amennyiben városi szinten ismertek a közlekedés változásának fő irányai.
- I/3: A város közlekedésfejlesztési érdekérvényesítő képességének megerősítése:* A város jelenleg is sikeresen száll versenybe a közlekedésfejlesztési támogatások elnyeréséért. Ezen ugyanakkor tovább lehetne javítani és még célzottabbá tenni, ha a város közlekedési intézményrendszere rendszeres méréseken alapuló, koncepcionálisan megalapozott és társadalmilag is elfogadott terveket, szándékokat hozna létre, és ezeket az egyéni érdekek eltérítő hatásaival szemben meg is tudná védeni.

II.: ÚJ BELVÁROS:

- II/1: Belváros komplex tervezése és fejlesztése:* Kecskemét közlekedésfejlesztésének kiemelt és már rövid-középtávon is érzékelhető eredményekkel kecsegtető eleme a Belváros átalakítása, a mai autóközpontú működés mérséklésével és a fenntartható közlekedési módok szerepének erősítésével. Ennek hangsúlyozott része a gyalogos és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, illetve a helyi buszhálózat előnyben részesítése. A városfejlesztési szempontok következetes integrálása a közlekedési tervezésbe alapvető jelentőségű, és érdemben hozzájárul a Belváros élhetőségének javításához is.

III: BALESETMENTES VÁROS:

- III/1: A közlekedésbiztonsági beruházások folyamatos megvalósítása:* A város ma is folytat ilyen tevékenységet, ennek hatékonyabbá és általánossá tétele azonban sürgető. A baleseti helyzet javítása okos, relatív gyors és hatékony eszközökkel lehetséges és az eredmények már néhány év távlatában is jól láthatók. Javasolt a belvárosi fókusz és a gyalogátkelőhelyek ütemezett fejlesztése.

IV.: SÉTÁLHATÓ VÁROS:

- IV/1: Gyalogoshálózati koncepció elkészítése és végrehajtása, a szükséges járdafelújítások megvalósításával:* A városi gyalogoshálózatban komoly fejlesztési potenciál van, a Belváros gyalogoszónájának régóta tervezett kiterjesztése mellett városi sétányok építése is fontos eszköz a fenntartható közlekedés támogatásában. Kecskeméten a járdák felújítására, minőségi javítására több figyelmet és forrást kell szentelni. Szükséges egy átfogó állapotfelmérés (ideértve a burkolatállapot mellett a biztonsági, szélességi és környezeti jellemzők felmérését is), ez alapján rangsorolhatók a projektek. Szükséges vizsgálni a kapcsolódó közúti, kerékpáros és közösségi közlekedési fejlesztéseket is.
- IV/2: Gyalogátkelőhely-fejlesztési program indítása:* A város baleseti problémáinak legnagyobbika az országos trendekkel egyezően a gyalogátkelők biztonsága. A már megkezdett munka folytatása, szélesebb körű megalapozása, módszertani támogatása a városi gyalogátkelőhelyek biztonságát, így a gyaloglás és a kerékpározás biztonságát is magasabb szintre emelné.
- IV/3: Iskolai mobilitás fenntartható fejlesztése:* A városi közúti gondok egyik forrása a gyerekek oktatási intézményekbe szállítása. Itt lokálisan jól bejáratott gyakorlatok vannak, amelyek alternatívát jelenthetnek és kisebb, de fontos változásokat hozhatnak egy-egy iskola, óvoda környékén.

V.: BICIKLIZHETŐ VÁROS:

- V/1: Szabadidős kerékpározás fejlesztése:* A közlekedési koncepció online kérdőívének tanúsága szerint az egyik legkedveltebb fejlesztési elképzelés. Kecskemét ma nem rendelkezik szabadidős célú kerékpárhálózattal, pedig ennek bizonyos szintű adottságai helyben rendelkezésre állnak.
- V/2: A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv végrehajtása:* A készülő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv Kecskemét számára új kerékpáros hálózatot tervez és ezeket projektekre le is bontja. Ezek prioritizálása és megvalósítása alapvető eszköze a városi kerékpározás kínálati oldali fejlesztésének, a mai részarány érdemi növelésének.
- V/3: Kerékpárparkolási koncepció kidolgozása:* Ismert városi probléma a kerékpárparkolás. Egy széles körű igény-, kínálat- és minőségfelmérés alapján jól célzott és hatékony projektek fogalmazhatók meg, amelyek a kerékpározás fontos támogató szegmenséget célozzák a Belvároson kívül az átszállásoknál, de akár a társasházakban vagy a lakótelepeken is.
- V/4: Kerékpármegosztó szolgáltatás feltételeinek megteremtése:* Európában sok sikeres kerékpármegosztó szolgáltatás üzemel. Ez egy kiegészítő funkció és egy a mainál jobban kiépített kerékpáros hálózat esetén javasolt bevezetni.
- V/5: Kerékpáros szemléletformálás:* A városi közúti gondok egyik forrása a gyerekek oktatási intézményekbe szállítása. Itt lokálisan jól bejáratott kerékpáros gyakorlatok vannak, amelyek alternatívát jelenthetnek és kisebb, de fontos változásokat hozhatnak egy-egy iskola, óvoda környékén.

VI.: KOMPLETT VÁROS:

- VI/1: Parkolási koncepció készítése és megvalósítása:* A város egyik legnyilvánvalóbb széles körben ismert közlekedési problémája a parkolás, a rendelkezésre álló kapacitások korlátozottak, az igények jelentősek. A keresletszabályozás ma rendelkezésre álló városi eszközöket, valamint a közkeletű megoldásokat figyelembe



véve meg kell határozni a lehetséges és reális forgatókönyveket annak érdekében, hogy akár néhány év távlatában a valóban indokolt és jogos parkolási igények kielégíthetők legyenek.

- *VI/2: Városi gyűrűk fejlesztése:* Kecskemét közúti közlekedésben a legnagyobb problémát a hiányzó gyűrűirányú elemek jelentik, ezek kiépítése évtizedes távlatban szerepel az elképzelések közt. A közlekedési koncepció eredményei alapján a Csabay Géza körút-Mindszenti körút és a Királyok körútja északi szakaszának kiépítése a maihoz képest hatalmas előrelépést jelentene a városi hálózat működőképessége szempontjából.
- *VI/3: Városi burkolatfelújítási program:* A város lakói által első számú közlekedési problémaként azonosított burkolatállapotok tekintetében már rövid távon is érdemi előrelépés javasolt. A legrosszabb állapotban az országos kezelésű utak vannak, ezek többsége Kecskeméten a legforgalmasabb közúti szakaszokat jelenti (Nagykörút például). Egy, a főhálózat állapotát, az útburkolatok alatt elhelyezkedő közművek rekonstrukciós igényének figyelembevételével teljeskörűen felmérő vizsgálat alapján közlekedésszakmai alapon felállítható egy olyan burkolatfelújítási sorrend, ami figyelembe veszi a hálózati szerep mellett a forgalomnagyságokat és a többi fejlesztéssel való kapcsolatot, és fontos alapja lehet a város ezirányú forrásszerző érdekérvényesítő képességének is.
- *VI/4: Közúti csomópontok fejlesztése:* A város forgalmi problémáinak zöme a túlterhelt csomópontokból adódik. Ezeken a helyeken koncentrálódik a balesetek többsége, a kerékpáros hálózat folytonossága is jellemzően megszakad itt, ugyanezek a pontok a buszokat sem lehet ma előnyben részesíteni, és a csomóponti fejlesztések során nem érvényesülnek következetesen a közlekedésmérnöki szempontok. Ez egy fejlesztési kulcsterület, erős összefüggésben minden közlekedési móddal.

VII.: KÖZÖS VÁROS:

- *VII/1: A helyi buszközlekedés fejlesztése:* Kecskemét közlekedésének legsikeresebb fejezete a városi buszszolgáltató létrehozása és működtetése. A KEKO a járművekkel, a megállókkal és a hálózattal kapcsolatos fejlesztési igényeit folyamatosan kommunikálja, ezek ismertek, ezek megvalósítása városi érdek egyben a városi közúti forgalom csökkentésének leghatékonyabb módja.
- *VII/2: Munkahelyi és intézményi mobilitás fenntartható fejlesztése:* A városi közúti forgalom jelentős része továbbra is a munkahelyre és a városi intézményekbe tart. Az ilyen igények kezelése, hatékony alternatívák felmutatása, az egyébként széles körben létező jó gyakorlatok támogatása apró, de fontos lépés a fenntarthatóbb közlekedés irányába.
- *VII/3: Az autóbusz-közlekedés szolgáltatásfejlesztése:* Ez az intézkedéscsomag a helyi buszközlekedés olyan fejlesztéseit fogja össze és integrálja, amelyek a szolgáltatás minőségét növelik. Itt jelenik meg az utazástervezés, a peremidős vagy éjszakai járatok kérdése és az igényvezérelt járatok ügye is.
- *VII/4: Az autóbusz-közlekedés előnyben részesítése:* A helyi és helyközi autóbusz-közlekedés előnyeinek jelentős része odavész, amikor a menetrend szerinti autóbuszoknak is ugyanazokat a torlódásokat és ugyanazokat a jelzőlámpákat kell végigállniuk, mint az autóknak. A város közúthálózatán és csomópontjaiban az előnyben részesítésnek vannak lehetőségei, ezek megvalósulása fontos lépés lenne a közösségi közlekedés helyzetbe hozásában.

- *VII/5: A város közlekedésével kapcsolatos szemléletformálás:* Ha Kecskemét egyik legnagyobb kihívása a közlekedés, akkor ezzel kapcsolatosan számos olyan tevékenység igénye merülhet fel, amelyek a társadalmi folyamatok kezelését célozzák: adatgyűjtések és az eredmények közlése, a mai helyzet és a lehetséges előrelépések közbeszédbe helyezése, kommunikációs csatornák kialakítása és általánosan a város lakóinak közlekedési célú tájékoztatása minőségibb és főleg társadalmilag jobban elfogadott fejlesztéseket eredményez.
- *VII/6: A vasút városi jövőjének kidolgozása:* Kecskemét vasúthálózata kimondottan jó, a mai helyzetben azonban a minőségi problémák miatt nem versenyképes. Az ismert fejlesztési szándékok mentén meg kell vizsgálni, hogy a vasút hol tudja reálisan és hatékonyan támogatni a város céljait az elővárosi, a városi és a logisztikai szegmensekben ideértve a ma nem üzemelő vonalak távlati sorsában való döntést is.
- *VII/7: A helyi autóbusz-közlekedés zöld átállása:* Az eddig is folyamatosan és tervszerűen megújuló városi flotta további fejlesztéseinek intézkedéscsomagja.

A fentebb leírt direkt cél-eszköz megfeleltetések, illetve azokon túlmenően a közlekedésstratégiai célok és eszközök kapcsolata az alábbi összefüggéseket is mutatja:

ESZKÖZÖK MEGNEVEZÉSE	KÖZLEKEDÉSSTRATÉGIAI CÉLOK
I/1: Városi közlekedési intézményrendszer megújítása	
I/2: Városi közlekedés adatalapú tervezésének megalapozása	
I/3: A város közlekedésfejlesztési érdekérvényesítő képességének megerősítése	
II/1: Belváros komplex tervezése és fejlesztése	
III/1: A közlekedésbiztonsági beruházások folyamatos megvalósítása	
IV/1: Gyalogoshálózati koncepció elkészítése és végrehajtása, a szükséges járdafelújítások megvalósításával	
IV/2: Gyalogátkelőhely-fejlesztési program indítása	
IV/3: Iskolai mobilitás fenntartható fejlesztése	
V/1: Szabadidős kerékpározás fejlesztése	
V/2: A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv végrehajtása	
V/3: Kerékpárparkolási koncepció kidolgozása	



ESZKÖZÖK MEGNEVEZÉSE	KÖZLEKEDÉSSTRATÉGIAI CÉLOK
V/4: Kerékpármegosztó szolgáltatás feltételeinek megteremtése	
V/5: Kerékpáros szemléletformálás	
VI/1: Parkolási koncepció készítése és megvalósítása	
VI/2: Városi gyűrűk fejlesztése	
VI/3: Városi burkolatfelújítási program	
VI/4: Közúti csomópontok fejlesztése	
VII/1: A helyi buszközlekedés fejlesztése	
VII/2: Munkahelyi és intézményi mobilitás fenntartható fejlesztése	
VII/3: Az autóbusz-közlekedés szolgáltatásfejlesztése	
VII/4: Az autóbusz-közlekedés előnyben részesítés	
VII/5: A város közlekedésével kapcsolatos szemléletformálás	
VII/6: A vasút városi jövőjének kidolgozása	
VII/7: A helyi autóbusz-közlekedés zöld átállása	



5.2 ESZKÖZÖK KIFEJTÉSE

Ebben a fejezetben az intézkedéscsomagok bemutatása történik meg a hozzájuk rendelt javasolt indikátorokkal.

I.: FELKÉSZÜLT VÁROS

I/1: Városi közlekedési intézményrendszer megújítása

Az intézkedéscsomag célja a város közlekedéssel kapcsolatos feladatellátásának megerősítése az intézményi kapacitások és a szakmai tudás fejlesztésén keresztül, valamint a stratégiai és operatív szintek közötti hatékonyabb együttműködés biztosítása révén.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Városi közlekedésfejlesztési feladatellátás szervezeti kereteinek erősítése az önkormányzaton belül, beleértve a kapacitások felmérését, valamint az egyes feladatkörök egyértelmű lehatárolását.
- A közlekedés- és városfejlesztési szakterületek közötti együttműködés feltételeinek javítása a köztervezéshez szükséges humán, eszköz, és finanszírozási kapacitások folyamatos erősítésével.
- A stratégiai szemléletű közlekedés- és városfejlesztési tudás, továbbá a kapcsolódó kompetenciák felépítése és koncentrációja az érintett hivatali szervezeti egységeknél, illetve az önkormányzati tulajdonú gazdasági társaságoknál.
- A városi és elővárosi közlekedésfejlesztéshez szükséges együttműködő tervezés szervezeti kereteinek és csatornáinak kialakítása és működtetése.
- Folyamatos edukációs célú párbeszéd folytatása a városlakókkal a bonyolultabb, nehezebben elmagyarázható fejlesztések kapcsán, ideértve a beruházások utóéletét is.
- Operatív szervezet kijelölése a közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos feladatok ellátására, az alábbi, városi szinten fejlesztendő szakterületek koordinációja érdekében:
 - Intelligens városi forgalomirányítás,
 - Forgalmi modellezés,
 - A város közlekedésfejlesztési terveiben (pl. Közlekedési Konceptió, SUMP, Kerékpárforgalmi Hálózati Terv) foglalt feladatok operatív előkészítése, koordinálása és lebonyolítása,
 - Közlekedési felmérések, vizsgálatok, RMT-k, pályázati anyagok szakmai és műszaki előkészítése, pilot programok szervezése, fejlesztési beruházások előkészítése.
- A kijelölt szervezet kezelné a következő feladatokat is:
 - o Stratégiai felkészülés és jövőorientált tervezés a közlekedési innovációkkal összhangban (önvezetés, megosztott közlekedési módok térnyerése, digitalizáció stb.).
 - o A még hiányzó, vagy megújítandó szakterületi dokumentumok (pl. Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv, Városi Parkolási Konceptió és Audit, Városi Közlekedésbiztonsági Program, Belvárosi Köztéralkítási Program) elkészítésének koordinálása és közgyűlési döntésre történő előkészítése.
 - o A mindenkor hatályos kecskeméti TOP Plusz Városfejlesztési Programtervben (TVP) nevesített közúthálózati felújítások, fejlesztések szakmai támogatása, az ütemezett megvalósítás elősegítése.
 - o Az új beruházások közlekedési szempontú minőségbiztosítása: közúti kapcsolatok kialakításának és a csomóponti megoldások megfelelőségének vizsgálata, a várható parkolási és rakodási igények felmérése.
 - o A Településrendezési szerződések közlekedési vállalásainak megfogalmazása és ellenőrzése.
 - o A megosztott mobilitási szolgáltatások és eszközök városi alkalmazási keretének (szabályozási, működési és infrastrukturális feltételek) tisztázása, szükséges intézkedések megtervezése.

Projektek:

- Kecskemét közlekedésfejlesztésének megvalósításához szükséges intézményi feltételek megteremtése
- Városi Közlekedésbiztonsági Program megalkotása
- Városi Parkolási Konceptió és Audit, Új parkolási konceptió készítése, közgyűlési elfogadása, összhangban a belvárosi közlekedési RMT-vel
- Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv létrehozása, beleértve a Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése - konceptió és terv készítése
- Belváros közlekedéssel foglalkozó Részletes Megvalósíthatósági Tervének megalkotása (benne részletesen foglalkozva a belvárosi felszín alatti parkolók és parkolóházak kialakíthatóságának és működtetési lehetőségeinek vizsgálatával) és elfogadtatása, fejlesztési útvonalterv kidolgozása és annak városi kommunikációja, valamint az együttműködő tervezés megvalósítása széleskörű szakmai körben
- Belvárosi Köztéralkítási Konceptió elkészítése
- Városi e-mobilitási konceptió kidolgozása
- A város intézményei és a városlakók közötti közlekedéssel kapcsolatos kommunikációs csatornák létrehozása és fenntartása

Indikátor: Elkészített közlekedésfejlesztési dokumentumok száma (db)

I/2: Városi közlekedés adatalapú tervezésének megalapozása

Az intézkedéscsomag célja a város közlekedéssel kapcsolatos tevékenységeinek adatokkal való ellátása.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A városi közlekedés folyamatainak nyomonkövetéséhez szükséges adatok gyűjtése:
 - o Automata városi közúti forgalomszámláló rendszer kialakítása
 - o Automata városi kerékpáros-számláló rendszer kialakítása
 - o A helyi buszközlekedés rendszeres utasszámlálása és utaskikérdezései
 - o Rendszeres gyalogosforgalmi számlálások
 - o Baleseti adatok gyűjtése
 - o Közúti burkolatminőség-mérések végrehajtása
 - o A forgalmi modellezés és a fejlesztések közlekedési adatigényének biztosítása
- A gyűjtött adatok tárolása, feldolgozása, elemzése és riportolása.
- A riportok rendszeres, egységes szerkezetű feldolgozása, ez alapján éves beszámoló készítése az illetékes önkormányzati szakbizottság számára.
- A mérési rendszer és a felmért adatok intézményrendszerbe és döntéshozatali folyamatba való csatornázása.
- Az adatalapú döntéshozatal módszereinek bevezetése.

Projektek:

- TVP P1 Tartalék Projekt 7. - Településüzemeltetést támogató valós idejű települési monitoring rendszer kialakítása (alpinfrastruktúra kiépítése és szenzorok beszerzése)
- TVP P1 Tartalék Projekt 11 - Automata forgalomszámláló eszközök telepítése

A TVP P1 Tartalék Projekt 11 bővítési javaslata:

(1) A kerékpáros- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer (detektorok, elemzési ciklusok, napszaki, heti, havi, éves lefolyási tényezők meghatározása, szervezeti feltételek átgondolása) felállítása, az adatok integrálása a kiépítendő városi adattárba.



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

(2) Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése a Neumann János Egyetemmel együttműködve, a meglévő szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszerre alapozva.

- Gyalogos hálózati terv és problématérkép készítése a gyalogos létesítmények felmérésével, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felmérésével, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel.
- Okos Város Stratégia kidolgozása (TVP P1 Tartalék Projekt 8.), beleértve a Közlekedésfejlesztési digitális tervtár létrehozását.

Indikátor: A folyamatosan gyűjtött közlekedési adatok száma (db/év)

I/3: A város közlekedésfejlesztési érdekérvényesítő képességének megerősítése

Az intézkedéscsomag célja a város szempontjából meghatározó, de a város által nem finanszírozható közúti-, vasúti- és városfejlesztési projektek kapcsán történő érdekérvényesítés hatékonyabbá tétele. Mivel ezek a projektek egyben a város fő strukturális közlekedési problémáit is meghatározzák (elővárosi vasút szerepe az elővárosi közlekedésben, városi körutak befejezése, szintbeli vasúti átjárók kiváltása), így ez a csomag egyben a közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó közbeszéd központi eleme is.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Intenzív, előkészített és megalapozott lobbitevékenység folytatása a Közlekedési Konceptióban rögzített közlekedésfejlesztési projektek megvalósítása érdekében (vasúti fejlesztések, az országos közutak fejlesztése, intermodalitás fejlesztése, forgalomirányítás, közlekedésbiztonság)
- Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzáskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviselési platform/fórum kialakítása az egységes szakmai elgondolások, a módváltási infrastruktúra kialakításához szükséges támogatási és finanszírozási háttér megszerzéséhez, továbbá a beruházások megvalósításához
- Átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok készítése az elővárosi vasúti fejlesztésekhez (140-es, 142-es vasútvonalak, VO) kapcsolódó egyéb közlekedési feltételek (pl. rágyaloglás, helyi közösségi közlekedés, kerékpárutak, parkolászükségletek, kerékpártárolás, fejlesztési területek rendelkezésre állása, TRT feladatok) feltárására, továbbá a bezárt vasútvonalak újrainyítása vagy egyéb hasznosítása tekintetében.
- Egyeztetések megkezdése a jelenlegi vasúti rendszer minőségét javító, a kecskemétieket kedvezményező operatív intézkedések (pl. a békéscsabai személyvonatok és a budapesti IC-k közös peronról való indítása Szegeden, a Kecskemét-Cegléd-Szolnok viszonylaton közlekedő személyvonatok Katonatelepi megállása, a szegedi vonatok megállási rendjébe Városföld beiktatása stb.) megvalósítása érdekében.
- A 142-es vasútvonal tervezésében történő városi részvétel, a városi érdekek artikulálása, a szükséges TrT illeszkedésének vizsgálata és a szükséges módosítások elindítása.
- A 140-es vonal felújításához kapcsolódó járulékos beruházások (kecskeméti vasútállomás vasútüzemi megújítása, külön szintű csomópontok kialakítása) megvalósítását célzó lobbitevékenység elindítása.

Projektek:

- A 140-es, 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó helyi közlekedési feltételek feltárását célzó átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, szakanyagok elkészítése (pl. rágyaloglás, helyi közösségi közlekedés, kerékpárutak, parkolászükségletek, kerékpártárolás, fejlesztési területek rendelkezésre állása, TrT illeszkedésének vizsgálata és a szükséges módosítások elindítása).

- A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomásának áthelyezése Ceglédre vagy Szolnokra, több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében.
- Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzáskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviselési platform/fórum kialakítása
- A MÁV csoporttal való rendszeres egyeztetések, a város igényeinek megfogalmazása és érdekeinek képviselete

Indikátor: Előkészített, adatfelvételeken alapuló, koncepcionálisan megalapozott közlekedésszakmai anyagok száma (db/év)

II. ÚJ BELVÁROS

II/1: Belváros komplex tervezése és fejlesztése

A Belváros közlekedésének átalakítása, az átmenő forgalom kiszorítása, a fenntartható módok helyzetbe hozása a Belváros megközelítésében és a parkolás igazságosabb, értékalapú fejlesztése régi terv. Az elfogadott Közlekedési Konceptió alapján a legfontosabb első lépések szakmai tartalma ismert. Az intézkedéscsomag fő célja a Belváros átalakításának megkezdéséhez muníciót adni közlekedési oldalról.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A Belváros közlekedési átalakításának tervezése
- A vízió és a tervek városlakókkal való megismertetése, elfogadtatása
- A szükséges egyeztetések és társadalmassági folyamatok kezelése
- A finanszírozás biztosítása
- A tervezést megalapozó adatfelvételek elkészítése, becsatornázása

Projektek:

- Belvárosi Köztéralkítási Program végrehajtása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése (pilotok)
- Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének műszaki tervezetése (az Arany János utca és a Luther köz) I. ütem
- Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki tervezetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) II. Ütem
- P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)

Indikátorok:

- A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatos nyilvános események száma (db)
- A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatban beérkezett észrevételek száma (db)
- A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatban elkészített koncepciók, tervek száma (db)



III/1: A közlekedésbiztonsági beruházások folyamatos megvalósítása

Az intézkedéscsomag célja a Városi közlekedésbiztonsági program ütemezett végrehajtása, annak érdekében, hogy a lehető legkevesebben szenvedjenek halálos kimenetelű közlekedési balesetet Kecskeméten. A csomag megvalósításának feltétele a város és a társadalom elkötelezettsége, céltudatos és következetes döntések meghozatala.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A baleseti helyzet beemelése a közbeszédbe és a döntéshozói gondolkodásba, ennek érdekében rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések készítése, ezek bemutatása a nyilvánosság számára érthető és könnyen elérhető módon, a témáról való párbeszéd elindítása.
- Közlekedésbiztonsági koncepció elkészítése, a beavatkozások érdekében állandó forrás biztosítása az éves költségvetésben.
- A Nagykörúton belüli terület biztonsága érdekében a forgalom lassítása és csökkentése, az átmenő forgalom ütemezett kizorítása. A belvárosi területen a fejlesztések gyalogos és kerékpáros biztonsági fókusszal történő tervezése és megvalósítása.
- A város egész területén a sebességhatárok betartatása, a szabályszegésekkel szemben érdemi fellépés biztosítása.
- A gyalog-átkelőhelyeken történő gyalogos elütések számának minimalizálása érdekében a veszélyes helyek és a csomópontok felülvizsgálata, a gyalogosok jogos érdekeinek érvényesítése, az átkelők közúti forgalom számára láthatóbbá, valamint a kritikus területeken lassabban megközelíthetővé tétele.
- A város ugyanazon pontján súlyos sérüléssel vagy halálos kimenetelű baleset ismétlődésének megakadályozása érdekében a szükséges vizsgálatok és beavatkozások folyamatos elvégzése. Ennek keretében a halálos kimenetelű baleseteknél visszamenőleg mélyelemzések elvégztetése, az adatok alapján beazonosított baleseti gócpontok esetében közlekedési biztonsági audit elkészíttetése és javaslatainak végrehajtása.
- A Magyar Közút kezelésében lévő kecskeméti utak közlekedésbiztonságának növelése érdekében egyeztetések kezdeményezése a fenntartóval.

Projektek:

- A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, terveztetése, ütemezett megvalósítása
- Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel

Indikátor: Balesetmegelőzési céllal megvalósult beruházások száma a városban (db/év)

IV/1: Gyalogoshálózati koncepció elkészítése és végrehajtása

Az intézkedéscsomag célja, hogy a város járdái és gyalogosfelületei adatalapon, tudatosan kerüljenek megújításra, fejlesztésre és hogy a város vizsgálja meg egy városi sétányhálózat kialakításának lehetőségeit, majd pozitív eredmények esetén kezdje meg annak megvalósítását. Az intézkedés magában foglalja a város rossz burkolatállapotú, de más tekintetben megfelelő minőségű járdáinak megújítását is.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A városi gyalogoshálózat állapotának és forgalmának felmérése, beleértve a csak felújítást igénylő járdaszakaszok azonosítását is
- Gyalogoshálózati vízió és koncepció megalkotása
- A tervezési folyamat adatalapúvá tétele
- A fejlesztések prioritizálása
- Egységes jó tervezési és kivitelezési gyakorlat megfogalmazása és követése
- A járdaszakaszok megújítása a prioritási sorrendnek megfelelően
- Jó gyakorlatok meghonosítása
- Rendszeres finanszírozás biztosítása

Projektek:

- Városi sétányhálózat elemeinek műszaki tervezése és kivitelezése, beleértve a belvárosi gyalogoshálózat koncepció kialakítását. A tervezett sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozása, tervezése.
- P1.V3 projekt - Görögtemplom utca közterületi rehabilitációja (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00015)
- P1 Tartalék Projekt 12 - Katona Zsigmond utcán új járda építése

Indikátor: A fejlesztett, megújított járdák hossza (méter/év)

IV/2: Gyalogátkelőhely-fejlesztési program indítása

Az intézkedéscsomag célja, hogy a város gyalogátkelőhelyei biztonságossá, akadálymentessé és jól használhatóvá váljanak valamennyi közlekedő számára.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Hiányzó gyalogátkelőhelyek azonosítása
- Gyalogátkelőhelyek állapotának, fejlesztési igényeinek, veszélyességének felmérése
- A fejlesztések prioritizálása
- Egységes jó tervezési gyakorlat megfogalmazása és követése
- Gyalogátkelőhelyek építése, fejlesztése a prioritási sorrendnek megfelelően

Projektek:

- Gyalogátkelőhely fejlesztési igények felmérése, fejlesztési javaslatok megfogalmazása, tervezése és megvalósítása, a projekt része:



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

- Okos zebrák helyszíneinek meghatározása, a kiépítés ütemezett folytatása
- Buszmegállók és gyalogátkelőhelyek megvilágításának vizsgálata, szükség esetén fejlesztése
- A belvárosi jelzőlámpa programok gyalogosbarát átalakítása
- Akadálymentességi program /fejlesztések folytatása/ végrehajtása

Indikátor: Biztonságos, akadálymentes, jó minőségű és jól használható gyalogátkelőhelyek száma a városban (db)

IV/3: Iskolai mobilitás fenntartható fejlesztése

Az intézkedéscsomag célja, hogy a városban az iskolába, óvodába járás gyalogosan is biztonságos és vonzó legyen.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Az oktatási intézmények gyalogos megközelítésének átfogó vizsgálata (átkelőhelyek, konfliktusok, akadálymentesség, minőség, környezet állapota stb.)
- A fejlesztések prioritizálása
- Egységes jó tervezési gyakorlat megfogalmazása és követése
- Az oktatási intézmények megközelítésének fejlesztése a prioritási sorrendnek megfelelően

Projektek:

- P1.V5 projekt - Lánchíd utcai iskola környezetének közterületi fejlesztése (TOP PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00010)
- Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén
- "Gyalogbusz" program iskolásoknak

Indikátor: A TÉKA⁴⁴ által előírt minimum 1,5 m széles járdán vagy gyalogos sétányon megközelíthető oktatási intézmények száma (db)

V.: BIKILIZHETŐ VÁROS

V/1: Szabadidős kerékpározás fejlesztése

Az intézkedéscsomag célja, hogy a városban ma nem létező szabadidős kerékpáros infrastruktúra kiépüljön.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Szabadidős kerékpáros hálózat tervezése és építése a Belváros és Máriaváros között
- Szabadidős kerékpáros kör tervezése és építése Máriaváros és Hetényegyháza között pihenőkkel, fogadó létesítménnyel
- Szabadidős kerékpáros hálózat tervezése és építése Vacsihegyi kiindulással északi irányban
- Szabadidős kerékpáros hálózat tervezése és építése a Műkertvárosban

Projektek:

- P1 Tartalék Projekt 10 – Kecskemét és Jakabszállás közötti kerékpárút fejlesztése

- Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése: Belváros - Máriaváros vonal kialakítása és szabadidős kerékpáros kör építése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Csukás-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel
- P6.V2 projekt - Turisztikai, gazdasági és kerékpárhálózat fejlesztés a Műkertvárosban, valamint NATURA 2000 terület fejlesztése (TOP PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00002)

Indikátor: A minőségi (biztonságos, fásított, pihenőhelyekkel ellátott) szabadidős kerékpárhálózat hossza (méter)

V/2: A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv végrehajtása

Az intézkedéscsomag célja, hogy a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv projektjei ütemezetten és magas minőségben tervezésre és kiépítésre kerüljenek.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A már megtervezett kerékpáros elemek megépítése
- A még meg nem tervezett kerékpáros elemek tervezése
- Egyes már megtervezett elemek újratervezése
- Kerékpáros utcák építésére pilot programok indítása
- Útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve
- A tanyás területek kerékpáros hálózatba való biztonságos bekötésének megtervezése

Projektek:

- P1.V10 projekt – Kecskemét, Irinyi utca közúti fejlesztése a Március 15. utca és Károly Róbert körút közötti szakaszon
- Kerékpáros utcák kiépítése érdekében "pilot" program indítása (pl. Széchenyi tér-Kossuth tér közlekedési felülete, Arany János utca) és tapasztalatainak összegyűjtése elemzése, valamint a tervezett nagyprogramok előkészítése, tervezése
- Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése, valamint a Szolnoki úti kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00011)
- Kecskemét-Kadafalván Nárcisz utca teljes hosszúságában 2*1 forgalmi sávban, 5,5 méter burkolatszélességű közút, valamint párhuzamosan futó járda és gyalog-kerékpár út megtervezése, az épülő közösségi ház előtti szakaszra.
- P1 Tartalék Projekt 9. - Mindszenti körút gyalog- és kerékpárút építése az 54. és 5. sz. főút között
- Könyves Kálmán körút mentén a Kiskőrösi út - Korhánközi út közötti szakaszon kerékpárút építése
- A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása, a Nagykörút - Ceglédi út csomópontban biztonságos kerékpáros átvezetés megépítésével
- Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása
- Egyirányú utcák forgalommal szemben történő kerékpározhatóságának biztosítása
- A Sétatér utca - Bethlen körút - Vacsi köz kerékpáros útvonal korszerűsítése, ezáltal Vacsihegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Gyenes Mihály tér északi oldalán minőségi kerékpáros átvezetés kiépítése
- A déli városrészek kerékpáros bekötése a Halasi úti elem megépítésével, a 142-es vasútvonal keresztezése gyalogos-kerékpáros aluljáróval

⁴⁴ Településrendezési és Építési Követelmények Alapszabályzata



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

- Kerékpáros útvonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása
- Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve

Indikátor: A kerékpárforgalmi terv projektjei közül megvalósult fejlesztések száma (db)

V/3: Kerékpárparkolási koncepció kidolgozása

Az intézkedéscsomag célja, hogy a városban a kerékpárparkolás- és tárolás helyzete érdemben javuljon.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A városi kerékpárparkolási- és tárolási helyzet felmérése (igények, meglévő létesítmények megfelelősége, hozzáférhetőség)
- A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program kidolgozása és végrehajtása
- Az ismert hiányok pótlása (vasútállomás, uszoda, Belváros)

Projektek:

- A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbusz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése és kivitelezése
- A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása

Indikátor: A város mindenkor hatályos KHT-jában javasolt műszaki ajánlás alapján kialakított, kerékpártámasszal felszerelt közterületi tárolók kapacitása (db)

V/4: Megosztott kerékpár szolgáltatás feltételeinek megteremtése

Az intézkedéscsomag célja, hogy a város kerékpáros gerinchálózatának létrejötte után a város lakói és látogatói számára megosztott kerékpárszolgáltatás legyen elérhető.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Megvalósíthatósági tanulmány készítése a megosztott kerékpárszolgáltatás kecskeméti bevezethetőségéről
- Üzemeltetési modell kidolgozása
- A szolgáltatási terület kijelölése, a szükséges fejlesztések végrehajtása
- Megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel (például a Neumann János Egyetem és a vasútállomás közötti területen) az igények alátámasztottsága esetén

Projektek:

- Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával, az igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel
- Igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás kiterjesztése és fejlesztése

Indikátor: A megosztott kerékpárszolgáltatással kapcsolatosan megvalósított pilot projektek száma (db)V/5: Kerékpáros szemléletformálás

Az intézkedéscsomag célja, hogy a város erre alkalmas oktatási intézményei kerékpárral biztonságosan megközelíthetők legyenek és a kerékpárral az oktatási intézményekben érkező gyerekek száma érdemben növekedjen.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A város oktatási intézményeiben és a környékükön a kerékpáros infrastruktúra felmérése
- A város oktatási intézményeiben a kerékpárral, rollerrel érkező gyermekek számának felmérése
- A kiválasztott oktatási intézményekben és környékükön pilot jelleggel, részletes vizsgálatok alapján a kerékpározás biztonságának érdemi növelése, tárolók fejlesztése, kísérők és motivációs eszközök biztosítása

Projektek:

- A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése (biztonságos, kellően széles kerékpáros infrastruktúra, biztonságos átvezetések)
- Iskolai mobilitás kerékpárosbarát fejlesztése soft intézkedésekkel: szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő programok, kampányok (pl. kerékpáros reggelik) és Bicibusz program elindítása

Indikátorok:

- A városban az oktatási intézményekben kerékpárral vagy rollerrel érkező gyermekek száma (fő)
- Iskolai kerékpározást népszerűsítő kampányok száma (db)
- Bicibusz programban résztvevő gyermekek száma az első tanítási félévben (fő)

VI.: KOMPLETT VÁROS

VI/1: Parkolási koncepció megvalósítása

Az intézkedéscsomag célja, hogy a város parkolása elérhetőbb és igazságosabb legyen.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Alternatív megoldások felmérése, vizsgálatai
- Engedélyrendszer igazságosabbá tétele
- A parkolás gondjainak és megoldási lehetőségeinek társadalmasítása

Projektek:

- A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése és megvalósítása
- A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása
- A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, a kedvezményes munkavállalói engedélyek kiadásának korlátozása
- Intelligens parkolási rendszer bevezetése



Indikátorok:

- A parkolással kapcsolatos önkormányzati társadalmasítási tevékenységek száma (db)
- A parkolással kapcsolatos önkormányzati társadalmasítás során elért lakók száma (fő)

VI/2: Városi közúti gyűrűk fejlesztése

Az intézkedéscsomag célja, hogy a város legnagyobb közúti problémájára, a körutak hiányaira megoldást adjon.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A hiányzó körúti kapcsolatok tervezetése
- A hiányzó körúti kapcsolatok építése, közúti, gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési kapcsolataik biztosítása
- A körutakkal kapcsolatos párbeszéd elindítása

Projektek:

- A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat), és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében
- A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat) és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében
- A Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat) és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében

Indikátorok:

- A körutak tervezésével, építésével kapcsolatos önkormányzati megjelenések száma (db)
- A körutak tervezésével, építésével kapcsolatos önkormányzati megjelenések elérése (fő)

VI/3: Városi burkolatfelújítási program

Az intézkedéscsomag célja a város közúti burkolatainak tervezett, ütemezett és hatékony megújítása.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel
- Városi utak burkolatának helyreállítása a hatékonyan megvalósítható kísérő kisberuházásokkal együtt, különös figyelemmel a közlekedésbiztonságra, a városi hálózatokba illeszkedésre, a zöldfelületek védelmére, a vízmegtartás igényeire, valamint a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési közlekedés igényeire.

Projektek:

- Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel (a helyi kezelésű utak burkolatminőségének ütemezett javítása, karbantartása és felújítása, a szükséges finanszírozási igény biztosítása)
- Vacsi köz külterületi szakaszának fejlesztése (KAP projekt)

TVP-ben rögzített projektek:

- P1.V4 projekt - Rudolf laktanya rehabilitációs fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00001)
- P1.V12 projekt - Mérleg utca felújítása (TOP PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00012)
- P1.V11 projekt - Búzavirág utca felújítása (TOP PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00004)
- P1.V14 projekt - Mátyás király körút felújítása (TOP PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00003)
- P1 Tartalék Projekt 13 - Ipoly utca felújítása
- P1 Tartalék Projekt 15 - Csillag utca felújítása
- P1 Tartalék Projekt 16 - Hegedüs köz felújítása
- P1 Tartalék Projekt 17 - Harkály utca építése
- P1 Tartalék Projekt 18 - Aranyhomok utca építése
- P6.V1 projekt – A Gábor Dénes utca, valamint az 53102 jelű út fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00004)
- P6 Tartalék Projekt 2. - Nagykörút felújítása (Budai kapu - Katona József Gimnázium közötti szakaszon)

Indikátor: A megújult városi kezelésű burkolt közútfelületek nagysága (m²)

VI/4: Közúti csomópontok fejlesztése

Az intézkedéscsomag célja a város közúti csomópontjainak fejlesztése.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A városi csomópontok egységes felmérése forgalmi, minőségi, burkolati, forgalomszabályozási, közlekedésbiztonsági, gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési, akadálymentesítési, zöldfelületi és vízmegtartási szempontból
- A csomópontok fejlesztési prioritizálása
- Csomópontfejlesztési program készítése és végrehajtása

Projektek:

- P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten

Indikátor: A teljes mértékben megújult, közlekedésbiztonsági, hálózati, zöldfelületi, vízmegtartási szempontból minőségi, a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés szempontjait messzemenően figyelembe vevő csomópontok száma (db)

VII.: KÖZÖS VÁROS

VII/1: A helyi buszközlekedés fejlesztése

Az intézkedéscsomag célja a KEKO által jelenleg is magas szinten üzemeltetett helyi autóbusz-hálózat továbbfejlesztése.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Buszhálózati fejlesztések
- A vasútra történő autóbuszos ráhordás fejlesztése



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

- Szolgáltatásfejlesztés

Projektek:

- A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése
- Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbusz-hálózati fejlesztések (új megállók kialakítása, új autóbusz-hálózati útvonalak kialakítása, új autóbusz decentrum létrehozása a Homokbánya és Hetényegyháza területén) megvalósítása
- A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek megtervezése és megvalósítása (pl. kapcsolódó útfejlesztések, autóbusz megállóhelyek)
- A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. utastájékoztatással és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységének továbbfejlesztése

Indikátor: A helyi buszokon szállított utasok száma egy átlagos munkanapon (fő)

VII/2: Munkahelyi és intézményi mobilitás fenntartható fejlesztése

Az intézkedéscsomag célja a napi közlekedési problémák fő indokaként szolgáló munkahelyi- és intézményi célú utazások hatékonyabbá tétele.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A városi munkahelyek és intézmények célzott kiválasztása mobilitási tervek készítésére
- Városi motivációs, szakmai és intézményi háttér kialakítása
- Pilot munkahelyi mobilitási tervek elkészítése és utánkövetése
- Pilot intézményi mobilitási tervek elkészítése és utánkövetése

Projektek:

- Munkahelyi és intézményi fenntartható mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése és támogatása, beleértve az e-mobilitást, illetve a carpooling használatának ösztönzését

Indikátor:

- Munkahelyi és intézményi mobilitási tervek száma a városban (db)

VII/3: Az autóbusz-közlekedés szolgáltatásfejlesztése:

Az intézkedéscsomag célja a KEKO kommunikációs, marketing és digitális fejlesztésének támogatása.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A városi buszszolgáltatás kiterjesztése
- Járatinformációs fejlesztések
- Tarifális fejlesztések
- Kommunikációs és marketingfejlesztések
- Digitalizációs fejlesztések

Projektek:

- Elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése
- Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások bevezetése
- Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétfégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata
- Igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérletek a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével

Indikátor: A legalább 1000 ember által használt, újonnan bevezetett szolgáltatásfejlesztések száma (db)

VII/4: Az autóbusz-közlekedés előnyben részesítése

Az intézkedéscsomag célja a menetrendszerinti autóbuszok előnyben részesítésének kiépítése Kecskeméten.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Buszsávok kialakításának vizsgálata, buszsávok építése
- Csomóponti előnyben részesítések vizsgálata, kialakítása

Projektek:

- A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)
- A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok pl. Széchenyi tér revitalizációja, autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbussávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása
- A helyi autóbuszok előnybe részesítésének városi vizsgálata, ezzel összefüggésben a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően
- Az előnyben részesítés ütemezett kiépítése a menetrendszerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban és keresztmetszetekben, a program végrehajtása.

Indikátor: Az előnyben részesített KEKO járatok száma egy átlagos munkanapon (autóbusz)

VII/5: A város közlekedésével kapcsolatos szemléletformálás

Az intézkedéscsomag célja olyan városi tevékenységek támogatása, amelyek a lakosság számára érthetővé és átélhetővé teszik a város közlekedési céljait és tevékenységeit.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A város és a lakosság közötti közlekedési jellegű kommunikáció fejlesztése
- A lakosság közlekedési edukációja, érzékenyítése
- Rendészeti jellegű közlekedési tevékenységek támogatása

Projektek:

- A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése, az autóbusz-közlekedés változatlan biztosítása mellett
- Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

- Kommunikációs kampány indítása város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére
- Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében
- Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében

Indikátorok:

- A város közlekedési céljait és tevékenységeit a lakosság számára érthetővé és átélhetővé tevő városi tevékenységek száma (db)
- A város közlekedési céljait és tevékenységeit a lakosság számára érthetővé és átélhetővé tevő városi tevékenységeken résztvevők száma (fő)

VII/6: A vasút városi jövőjének kidolgozása

Az intézkedéscsomag célja a kecskeméti és környéki vasúthálózat város számára legkedvezőbb jövőjének meghatározása, tervezése.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- A vasúti forgalommal, a vasúti igényekkel kapcsolatos igények felmérése
- A vasúthoz kapcsolódó város számára fontos létesítmények koncepcionális tervezése
- A vasúttal kapcsolatos döntések kapcsán térségi egyeztetések
- A várost érintő vasúti fejlesztések adatokkal, felmérésekkel, szakmai és társadalmi véleményekkel való alátámasztása
- A város hatáskörébe tartozó vasúttal kapcsolatos fejlesztések tervezése, építése

Projektek:

- A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása (beleértve Méntelek, Hetényegyháza, Katonatelepek módváltási lehetőségeinek megteremtése).

Indikátor: A városi és városkörnyéki vasútfejlesztés kapcsán Kecskemét város által elkészített tanulmányok száma (db)

VII/7: A helyi autóbusz-közlekedés és városi járműpark zöld átállása

Az intézkedéscsomag célja a KEKO autóbusz-flottájának és a város üzemeltetését ellátó járműállomány fenntarthatóvá tétele.

Az intézkedéscsomagot a következő tevékenységek alkotják:

- Járműpark-fejlesztés előkészítése és végrehajtása
- A járműpark megújulása kapcsán szükséges fejlesztések előkészítése és megvalósítása

Projektek:

- A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbusztelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében
- A helyi autóbuszcseré-program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbuszflottájának tervszerű megújítása (a tervek szerint 2026-ban 2 új hidrogén hajtású autóbusz üzembehelyezése, valamint 2026-ban és 2027-ben 6-6 új diesel csuklós busz beszerzése és üzembe állítása)
- A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása (2028-ig további 8 új szóló diesel autóbusz beszerzése és üzembe állítása (elsősorban hidrogéncellás, másodsorban diesel üzemeléssel), környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása
- Városi járműpark zöld átállása: A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése és ütemezett megvalósítása
- Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével

Indikátor: Üzemanyagcellás helyi autóbuszok száma (db)



5.3 PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA ÉS A BEAVATKOZÁSI PROGRAM ÖSSZEÁLLÍTÁSA

Az előző fejezetekben, az eszközökhöz kapcsolódóan rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 95 projektet, amelyek mind hozzájárul Kecskemét stratégiai céljainak eléréséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez. A projektek listája – eszközökhöz rendelve – az alábbi 1. táblázatban található.

Az alábbi táblázatban a projektek sorszámozása nem növekvő sorrendet követ, tekintettel arra, hogy a projektlista fejlesztése és véglegesítése során egyes projektek átsorolásra kerültek az egyes intézkedéscsomagok között. A növekvő sorrend szerinti projektlista a 7.6.2 fejezetben szerepel.

1. táblázat: Projektlista az eszközökhöz kapcsolódóan

Projektszám	Eszköz	Projekt
1	I/1: Városi közlekedési intézményrendszer megújítása	Kecskemét közlekedésfejlesztésének megvalósításához szükséges intézményi feltételek megteremtése
2		Városi Közlekedésbiztonsági Program megalkotása
3		Városi Parkolási Konceptió és Audit, Új parkolási koncepció készítése, közgyűlési elfogadása, összhangban a belvárosi közlekedési RMT-vel
4		Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv létrehozása, beleértve a Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése - koncepció és terv készítését
5		Belvárosi Köztéralkítási Konceptió elkészítése
6		Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása
7		A város intézményei és a városlakók közötti közlekedéssel kapcsolatos kommunikációs csatornák létrehozása és fenntartása
8	I/2: Városi közlekedés adatalapú tervezésének megalapozása	P1 Tartalék Projekt 7. - Településüzemeltetést támogató valós idejű települési monitoring rendszer kialakítása (alapinfrastruktúra kiépítése és szenzorok beszerzése)
9		P1 Tartalék Projekt 11 - Automata forgalomszámláló eszközök telepítése TOP PLUSZ projekt bővítési javaslata: (1) A kerékpáros- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer felállítása, az adatok integrálása a kiépítendő városi adattárba (2) Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése, a Neumann János Egyetemmel együttműködve, a meglévő

Projektszám	Eszköz	Projekt
		szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszerre alapozva + végrehajtás + hosszú távon továbbfejlesztés
10		Gyalogos hálózati terv és problématérkép készítése a gyalogos létesítmények felmérésével, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felmérésével, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel
11		P1 Tartalék Projekt 8. - Okos Város Stratégia kidolgozása TOP PLUSZ projekt bővítése javasolt: Közlekedésfejlesztési digitális tervtár létrehozása
12	I/3: A város közlekedésfejlesztési érdekérvényesítő képességének megerősítése	A 140-es, 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó helyi közlekedési feltételek feltárását célzó átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, szakanyagok elkészítése
13		A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomásának áthelyezése Ceglédre vagy Szolnokra, több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében
14		Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzaskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviselési platform/fórum kialakítása
15		A MÁV csoporttal való rendszeres egyeztetések, a város igényeinek megfogalmazása és érdekeinek képviselete
16		Belvárosi Köztéralkítási Program végrehajtása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése (pilotok)
17	II/1: Belváros komplex tervezése és fejlesztése	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének műszaki terveztetése (az Arany János utca és a Luther köz) I. ütem
18		Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki terveztetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) II. Ütem
19		P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)



Projektszám	Eszköz	Projekt
20	III/1: A közlekedésbiztonsági beruházások folyamatos megvalósítása	A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, tervezetése, ütemezett megvalósítása
21		Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel
22	IV/1: Gyalogoshálózati koncepció elkészítése és végrehajtása	Városi sétányhálózat elemeinek műszaki tervezése és kivitelezése, beleértve a belvárosi gyalogoshálózat koncepció kialakítása, A tervezett sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozása, tervezése
23		P1.V3 projekt - Görögtemplom utca közterületi rehabilitációja (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00015)
28		P1 Tartalék Projekt 12 - Katona Zsigmond utcán új járda építése
24		Gyalogátkelőhely fejlesztési igények felmérése, fejlesztési javaslatok megfogalmazása, tervezése és megvalósítása
25	IV/3: Iskolai mobilitás fenntartható fejlesztése	P1.V5 projekt - Lánchíd utcai iskola környezetének közterületi fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00010)
26		Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén
27		"Gyalogbusz" program iskolásoknak
29	V/1: Szabadidős kerékpározás fejlesztése	P1 Tartalék Projekt 10 – Kecskemét és Jakabszállás közötti kerékpárút fejlesztése
30		Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése: Belváros - Máriaváros vonal kialakítása és szabadidős kerékpáros kör építése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Csukás-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel
31		P6.V2 projekt - Turisztikai, gazdasági és kerékpárhálózat fejlesztés a Műkertvárosban, valamint NATURA 2000 terület fejlesztése (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00002)
33	V/2: A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv végrehajtása	P1.V10 projekt – Kecskemét, Irinyi utca közúti fejlesztése a Március 15. utca és Károly Róbert körút közötti szakaszon (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00014)
87		P1.V9 projekt - Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése, valamint a Szolnoki úti kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00011)

Projektszám	Eszköz	Projekt
34	V/3: Kerékpárparkolási koncepció kidolgozása	P1 Tartalék Projekt 9. - Mindszenti körút gyalog- és kerékpárút építése az 54. és 5. sz. főút között
32		Kerékpáros utcák kiépítése érdekében "pilot" program indítása (pl. Széchenyi tér-Kossuth tér közlekedési felülete, Arany János utca) és tapasztalatainak összegyűjtése elemzése, valamint a tervezett nagyprogramok előkészítése, tervezése
88		Kecskemét-Kadafalván Nárcisz utca teljes hosszúságában 2*1 forgalmi sávban, 5,5 méter burkolatszélességű közút, valamint párhuzamosan futó járda és gyalog-kerékpár út megtervezése, az épülő közösségi ház előtti szakaszra.
89		A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása, a Nagykörút - Ceglédi út csomópontban biztonságos kerékpáros átvezetés megépítésével
90		Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása
91		Egyirányú utcák forgalommal szemben történő kerékpározhatóságának biztosítása
92		A Sétatér utca - Bethlen körút - Vacsi köz kerékpáros útvonal korszerűsítése, ezáltal Vacsihegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Gyenes Mihály tér északi oldalán minőségi kerékpáros átvezetés kiépítése
93		A déli városrészek kerékpáros bekötése a Halasi úti elem megépítésével, a 142-es vasútvonal keresztezése gyalogos-kerékpáros aluljáróval
94		Kerékpáros útvonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása
35		Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve
36		Könyves Kálmán körút mentén a Kiskőrösi út - Korhánközi út közötti szakaszon kerékpárút építése
37		A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása
38		A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbusz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése és kivitelezése



Projektszám	Eszköz	Projekt
39	V/4: Megosztott kerékpár szolgáltatás feltételeinek megteremtése	Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával, az igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel
40		Igények függvényében megosztott kerékpárszolgáltatás kiterjesztése és fejlesztése
41	V/5: Kerékpáros szemléletformálás	A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése
42		Iskolai mobilitás kerékpárosbarát fejlesztése soft intézkedésekkel: szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő programok, kampányok és Bicibusz program elindítása
43	VI/1: Parkolási koncepció készítése és megvalósítása	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése és megvalósítása
44		A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása
45		A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, s a kedvezményes munkavállalói engedélyek kiadásának radikális korlátozása
46		Intelligens parkolási rendszer bevezetése
47		A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében
48	VI/2: Városi gyűrűk fejlesztése	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében

Projektszám	Eszköz	Projekt
49		Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében
50	VI/3: Városi burkolatfelújítási program	Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel (a helyi kezelésű utak burkolatminőségének gyors javítása, rendszeres karbantartás és felújítások, a szükséges finanszírozási igény biztosítása)
51		P1.V12 projekt - Mérleg utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00012)
52		P1.V11 projekt – Búzavirág utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00004)
53		P1.V14 projekt - Mátyás király körút felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00003)
54		P1 Tartalék Projekt 13 - Ipoly utca felújítása
55		P1 Tartalék Projekt 15 - Csillag utca felújítása
56		P1 Tartalék Projekt 16 - Hegedüs köz felújítása
57		P1 Tartalék Projekt 17 - Harkály utca építése
58		P1 Tartalék Projekt 18 - Aranyhomok utca építése
59		P6.V1 projekt – A Gábor Dénes utca, valamint az 53102 jelű út fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00004)
60		P6 Tartalék Projekt 2. - Nagykörút felújítása (Budai kapu - Katona József Gimnázium közötti szakaszon)
86		Vacsi köz külterületi szakaszának fejlesztése
95		P1.V4 projekt - Rudolf laktanya rehabilitációs fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00001)
61	VI/4: Közúti csomópontok fejlesztése	P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)
62	VII/1: A helyi buszközlekedés fejlesztése	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése
63		Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbusz-hálózati fejlesztések megvalósítása



Projektszám	Eszköz	Projekt
64		A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek megtervezése és megvalósítása
65		A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. utastájékoztatással és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységének továbbfejlesztése
69	VII/2: Munkahelyi és intézményi mobilitás fenntartható fejlesztése	Munkahelyi és intézményi fenntartható mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése és támogatása, beleértve az e-mobilitást, illetve a carpooling használatának ösztönzését
66	VII/3: Az autóbusz-közlekedés szolgáltatásfejlesztése:	Elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése
67		Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások bevezetése
68		Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétfégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztésének lehetőségeinek vizsgálata
70		Igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérletek a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével
71	VII/4: Az autóbusz-közlekedés előnyben részesítése	A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)
72		A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok pl. Széchenyi tér revitalizációja, Autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbuszsávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása
73		A helyi autóbuszok előnybe részesítésének városi vizsgálata, ezzel összefüggésben a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően
74		Az előnyben részesítés ütemezett kiépítése a menetrendszerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban és keresztszettekben, a program végrehajtása.

Projektszám	Eszköz	Projekt
75	VII/5: A város közlekedésével kapcsolatos szemléletformálás	A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése
76		Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása
77		Kommunikációs kampány indítása a város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére
78		Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében
79		Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében
80	VII/6: A vasút városi jövőjének kidolgozása	A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása
81	VII/7: A helyi autóbusz-közlekedés és városi járműpark zöldátállása	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbusztelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében
82		A helyi autóbusz csere program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbuszflottájának tervszerű megújítása
83		A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása, környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása
84		Városi járműpark zöldátállása: A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése és ütemezett megvalósítása
85		Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével



A projektek előkészítettsége széles skálán mozog: szerepelnek benne futó vagy előkészítés alatt álló, ötletként vagy javaslatként már korábban felmerült, illetve a célokból és intézkedésekből levezetve újonnan megfogalmazott projektjavaslatok is.

A javasolt projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes projektet átfogóan, egységesen többszempontú elemzéssel (*multi-criteria analysis*, MCA) **értékeljük**, melynek segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek. A többszempontú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA részletes módszertana, valamint a bemenő adatait is tartalmazó részletes eredménytáblázat a 7.6 mellékletben található.

A SUMP vonatkozásában 95 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és a megvalósíthatóság értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszerzőpontokra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével. A figyelembe vett szempontok:

- Költség (súly: 1/3): a projekt becsült költsége (a projekt jellegétől függően beruházási vagy működési költség)
- Hasznok (súly: 1/3):
 - hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához
 - várható gazdasági hatás
 - várható társadalmi hatás
 - várható környezeti hatás
- Megvalósíthatóság (súly: 1/3)
 - a projekt előkészítettségi állapota
 - finanszírozhatóság
 - kockázatok

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése érdekében **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100.**

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára. Az elemzés eredményeként a projektek 48 és 84 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

Az értékelés eredményei mellett kulcsfontosságú, hogy mely projekt megvalósításában milyen szerepe van a városvezetésnek, ezért a hatáskört is megjelenítjük az alábbiak szerint:

- önkormányzati,
- részben önkormányzati,
- nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel.

Az MCA készítése során a lehető legtöbb, Kecskemét fenntartható mobilitásfejlesztése szempontjából releváns szempontot figyelembe vettük, az adatok megadásához a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől és szakértőitől származott. Ennek ellenére **a többszempontú elemzés – elsősorban a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan – bizonytalanságokat hordoz magában.** Utóbbi bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket

érdemes fenntartással kezelni, ugyanakkor az eredmények iránymutatásként a prioritási sorrend kijelöléséhez teljes mértékben alkalmazhatók.

2. táblázat: A projektértékelés eredménye

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
11	P1 Tartalék Projekt 8. - Okos Város Stratégia kidolgozása TOP PLUSZ projekt bővítése javasolt: Közlekedésfejlesztési digitális tervtár létrehozása	84	önkormányzati
1	Kecskemét közlekedésfejlesztésének megvalósításához szükséges intézményi feltételek megteremtése	82	önkormányzati
78	Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében	80	részben önkormányzati
2	Városi Közlekedésbiztonsági Program megalkotása	79	önkormányzati
65	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. utastájékoztatással és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységének továbbfejlesztése	78	önkormányzati
14	Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzáskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviseleti platform/fórum kialakítása	76	önkormányzati
15	A MÁV csoporttal való rendszeres egyeztetések, a város igényeinek megfogalmazása és érdekeinek képviselete	76	önkormányzati
77	Kommunikációs kampány indítása város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére	75	önkormányzati
91	Egyirányú utcák forgalommal szemben történő kerékpározhatóságának biztosítása	75	önkormányzati
76	Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása	74	önkormányzati
3	Városi Parkolási Konceptió és Audit Új parkolási koncepció készítése, közgyűlési elfogadása, összhangban a belvárosi közlekedési RMT-vel	74	önkormányzati
7	A város intézményei és a városlakók közötti közlekedéssel kapcsolatos kommunikációs csatornák létrehozása és fenntartása	74	önkormányzati
79	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében	74	önkormányzati
75	A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése, az autóbusz-közlekedés változatlan biztosítása mellett	73	önkormányzati
10	Gyalogos hálózati terv és problématérkép készítése a gyalogos létesítmények felmérésével, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a	73	önkormányzati



Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
	gyalogosforgalmak felmérésével, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel		
42	Iskolai mobilitás kerékpárosbarát fejlesztése soft intézkedésekkel: szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő programok, kampányok (pl. kerékpáros reggelik) és Bicibusz program elindítása	72	önkormányzati
6	Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása	71	önkormányzati
24	Gyalogátkelőhely fejlesztési igények felmérése, fejlesztési javaslatok megfogalmazása, tervezése és megvalósítása	71	önkormányzati
62	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése	70	önkormányzati
45	A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, a kedvezményes munkavállalói engedélyek kiadásának korlátozása	69	önkormányzati
17	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének műszaki tervezetése (az Arany János utca és a Luther köz) I. ütem	69	önkormányzati
88	Kecskemét-Kadafalván Nárcisz utca teljes hosszúságában 2*1 forgalmi sávban, 5,5 méter burkolatszélességű közút, valamint párhuzamosan futó járda és gyalog-kerékpár út megtervezése, az épülő közösségi ház előtti szakaszra.	69	önkormányzati
5	Belvárosi Köztéralakítási Koncepció elkészítése	69	önkormányzati
94	Kerékpáros útvonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása	68	részben önkormányzati
32	Kerékpáros utcák kiépítése érdekében "pilot" program indítása (pl. Széchenyi tér-Kossuth tér közlekedési felülete, Arany János utca) és tapasztalatainak összegyűjtése elemzése, valamint a tervezett nagyprogramok előkészítése, tervezése	68	önkormányzati
67	Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások bevezetése	66	önkormányzati
27	"Gyalogbusz" program iskolásoknak	66	önkormányzati
44	A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása	66	részben önkormányzati
73	A helyi autóbuszok előnyben részesítésének városi vizsgálata, ezzel összefüggésben a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően	66	részben önkormányzati
41	A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése	65	önkormányzati

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
69	Munkahelyi és intézményi fenntartható mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése és támogatása, beleértve az e-mobilitást, illetve a carpooling használatának ösztönzését	65	önkormányzati
18	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki tervezetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) II. ütem	64	önkormányzati
92	A Sétatér utca - Bethlen körút - Vacsai köz kerékpáros útvonal korszerűsítése, ezáltal Vacsaihegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Gyenes Mihály tér északi oldalán minőségi kerékpáros átvétel kiépítése	64	önkormányzati
80	A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása (beleértve: Mentelek, Hetényegyháza, Katonatelep módváltási lehetőségeinek megteremtése)	58	önkormányzati
66	Az elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése	63	önkormányzati
71	A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)	63	önkormányzati
34	P1 Tartalék Projekt 9. - Mindszenti körút gyalog- és kerékpárút építése az 54. és 5. sz. főút között	63	önkormányzati
38	A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbusz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése és kivitelezése	62	önkormányzati
81	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbusztelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében	62	önkormányzati
12	A 140-es, 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó helyi közlekedési feltételek feltárását célzó átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, szakanyagok elkészítése	62	önkormányzati
43	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése és megvalósítása	61	önkormányzati



Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
4	Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv, beleértve a Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése - koncepció és terv készítését	61	önkormányzati
26	Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén	60	önkormányzati
87	Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése, valamint a Szolnoki úti kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00011)	60	önkormányzati
37	A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása	59	önkormányzati
68	Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétvégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztésének lehetőségeinek vizsgálata	59	önkormányzati
90	Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása	59	önkormányzati
95	P1.V4 projekt - Rudolf laktanya rehabilitációs fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00001)	59	önkormányzati
36	Könyves Kálmán körút mentén a Kiskőrösi út -Korhánközi út közötti szakaszon kerékpárút építése	59	önkormányzati
28	P1 Tartalék Projekt 12 - Katona Zsigmond utcán új járda építése	58	önkormányzati
70	Igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérletek a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével	58	önkormányzati
53	P1.V14 projekt - Mátyás király körút felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00003)	58	önkormányzati
50	Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel (a helyi kezelésű utak burkolatminőségének gyors javítása, rendszeres karbantartás és felújítások, a szükséges finanszírozási igényk biztosítása)	58	részben önkormányzati
13	A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomásának áthelyezése Ceglédre vagy Szolnokra, több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében	58	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
57	P1 Tartalék Projekt 17 - Harkály utca építése	58	önkormányzati

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
9	P1 Tartalék Projekt 11 - Automata forgalomszámláló eszközök telepítése TOP PLUSZ projekt bővítési javaslata: (1) A kerékpáros- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer felállítása, az adatok integrálása a kiépítendő városi adattárba (2) Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése, a Neumann János Egyetemen együttműködve, a meglévő szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszerre alapozva + végrehajtás + hosszú távon továbbfejlesztés	56	önkormányzati
47	A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat), és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	részben önkormányzati
48	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	részben önkormányzati
49	Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	részben önkormányzati
61	P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)	56	önkormányzati
35	Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve	56	részben önkormányzati
86	Vacsi köz külterületi szakaszának fejlesztése	55	önkormányzati
52	P1.V11 projekt – Búzavirág utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00004)	54	önkormányzati
8	P1 Tartalék Projekt 7. - Településüzemeltetést támogató valós idejű települési monitoring rendszer kialakítása (alapinfrastruktúra kiépítése és szenzorok beszerzése)	54	önkormányzati
89	A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása, a Nagykörút - Ceglédi út csomópontban biztonságos kerékpáros átvezetés megépítésével	54	részben önkormányzati
25	P1.V5 projekt - Lánchíd utcai iskola környezetének közterületi fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00010)	53	önkormányzati
54	P1 Tartalék Projekt 13 - Ipoly utca felújítása	52	önkormányzati



Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
21	Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel	52	önkormányzati
51	P1.V12 projekt - Mérleg utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00012)	52	önkormányzati, de az Építési és Közlekedési Minisztérium az építtető
46	Intelligens parkolási rendszer bevezetése	52	önkormányzati
29	P1 Tartalék Projekt 10 – Kecskemét és Jakabszállás közötti kerékpárút fejlesztése	49	önkormányzati
33	P1.V10 projekt – Kecskemét, Irinyi utca közúti fejlesztése a Március 15. utca és Károly Róbert körút közötti szakaszon (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00014)	48	önkormányzati
55	P1 Tartalék Projekt 15 - Csillag utca felújítása	47	önkormányzati
56	P1 Tartalék Projekt 16 - Hegedüs köz felújítása	47	önkormányzati
64	A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek megtervezése és megvalósítása	47	önkormányzati
58	P1 Tartalék Projekt 18 - Aranyhomok utca építése	46	önkormányzati
93	A déli városrészek kerékpáros bekötése a Halasi úti elem megépítésével, a 142-es vasútvonal keresztezése gyalogos-kerékpáros aluljáróval	45	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
16	Belvárosi Köztéralkítási Program végrehajtása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése (pilotok)	45	önkormányzati
59	P6.V1 projekt – A Gábor Dénes utca, valamint az 53102 jelű út fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00004)	45	önkormányzati
31	P6.V2 projekt - Turisztikai, gazdasági és kerékpároshálózat fejlesztés a Műkertvárosban, valamint NATURA 2000 terület fejlesztése (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00002)	45	önkormányzati
84	Városi járműpark zöld átállása: A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése és ütemezett megvalósítása	44	önkormányzati
85	Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével	43	részben önkormányzati
19	P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)	43	önkormányzati

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
63	Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbusz-hálózati fejlesztések megvalósítása	42	önkormányzati
60	P6 Tartalék Projekt 2. - Nagykörút felújítása (Budai kapu - Katona József Gimnázium közötti szakaszon)	42	önkormányzati
74	Az előnyben részesítés ütemezett kiépítése a menetrend szerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban és keresztszettekben, a program végrehajtása.	42	részben önkormányzati
39	Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával, az igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel	41	önkormányzati
40	Igények függvényében megosztott kerékpárszolgáltatás kiterjesztése és fejlesztése	41	önkormányzati
82	A helyi autóbuszcseré program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbuszflottájának tervszerű megújítása	41	önkormányzati
72	A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok pl. Széchenyi tér revitalizációja, Autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbuszsávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása	40	önkormányzati
23	P1.V3 projekt - Görögtemplom utca közterületi rehabilitációja (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00015)	39	önkormányzati
30	Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése: Belváros - Máriaváros vonal kialakítása és szabadidős kerékpáros kör építése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Csukás-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel	39	önkormányzati
22	Városi sétányhálózat elemeinek műszaki tervezése és kivitelezése, beleértve a belvárosi gyalogoshálózat koncepció kialakítása, A tervezett sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozása, tervezése	38	önkormányzati
20	A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, tervezetése, ütemezett megvalósítása	38	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
83	A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása (2028-ig további 8 új szóló autóbusz beszerzése és üzembe állítása - elsősorban hidrogéncellás, másodsorban diesel üzemeléssel), környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása	37	önkormányzati



A projekteket a projektértékelés eredményei alapján ütemekbe soroltuk. A megvalósítási ütemeket az alábbiak szerint határoztuk meg:

- **rövid táv (2030-ig):** a társadalmilag hatékony és megfelelően előkészített vagy könnyen előkészíthető projektek; ezek megvalósítása rövid távon, néhány éven belül indokolt és reális;
- **középtáv (2035-ig):** a társadalmilag közepes hatékonyságú vagy hosszabb előkészítést igénylő magas hatékonyságú projektek csoportja;
- **hosszú táv:** a fennmaradó, alacsonyabb társadalmi hatékonyságot szerző (de a célokhoz hozzájáruló, társadalmilag hasznos) projektek; ezek megvalósítása hosszabb, legalább tíz-tizenöt éves időtávban merül fel/javasolt. A SUMP felülvizsgálata során ezekről a projektekről az akkori helyzetnek megfelelően ismételten lehet dönteni.
- **folyamatos:** időtávhoz nem kötődő feladatok.

3. táblázat: Projektek ütemezése

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
7	A város intézményei és a városlakók közötti közlekedéssel kapcsolatos kommunikációs csatornák létrehozása és fenntartása	74	1	2		folyamatos
15	A MÁV csoporttal való rendszeres egyeztetések, a város igényeinek megfogalmazása és érdekeinek képviselése	76	1	3		folyamatos
62	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése	70	3	2		folyamatos
65	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. utastájékoztatással és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységének továbbfejlesztése	78	1	3		folyamatos
72	A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok (pl. Széchenyi tér revitalizációja, autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbussávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása	40	2	2	Intermodális csomópont kialakítása Kecskeméten	folyamatos

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
75	A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése, az autóbusz-közlekedés változatlan biztosítása mellett	73	1	3		folyamatos
76	Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása	74	1	3		folyamatos
77	Kommunikációs kampány indítása a város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére	75	1	3	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében	folyamatos
1	Kecskemét közlekedésfejlesztésének megvalósításához szükséges intézményi feltételek megteremtése	82	1	3		rövid táv (2030-ig)
2	Városi Közlekedésbiztonsági Program megalkotása	79	1	2		rövid táv (2030-ig)
3	Városi Parkolási Konceptió és Audit Új parkolási koncepció készítése, közgyűlési elfogadása, összhangban a belvárosi közlekedési RMT-vel	74	1	2		rövid táv (2030-ig)
5	Belvárosi Köztéralkítási Konceptió elkészítése	69	1	2		rövid táv (2030-ig)
8	P1 Tartalék Projekt 7. - Településüzemeltetést támogató valós idejű települési monitoring rendszer kialakítása (alapinfrastruktúra kiépítése és szenzorok beszerzése)	54	2	3		rövid táv (2030-ig)



Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
9	P1 Tartalék Projekt 11 - Automata forgalomszámláló eszközök telepítése TOP PLUSZ projekt bővítési javaslata: (1) A kerékpáros és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer felállítása, az adatok integrálása a kiépítendő városi adattárba (2) Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése, a Neumann János Egyetemen együttműködve, a meglévő szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszerre alapozva + végrehajtás + hosszú távon továbbfejlesztés	56	2	3		rövid táv (2030-ig)
11	P1 Tartalék Projekt 8. - Okos Város Stratégia kidolgozása TOP PLUSZ projekt bővítése javasolt: Közlekedésfejlesztési digitális tervtár létrehozása	84	2	3		rövid táv (2030-ig)
12	A 140-es, 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó helyi közlekedési feltételek feltárását célzó átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, szakanyagok elkészítése	62	1	2		rövid táv (2030-ig)
13	A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomásának áthelyezése Ceglédre vagy Szolnokra, több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében	58	1	3		rövid táv (2030-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
14	Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzaskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviselői platform/fórum kialakítása	76	1	3		rövid táv (2030-ig)
16	Belvárosi Köztéralkítási Program végrehajtása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése (pilotok)	45	1	2		rövid táv (2030-ig)
19	P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)	43	2	3	-	rövid táv (2030-ig)
20	A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, tervezetése, ütemezett megvalósítása	38	1	1		rövid táv (2030-ig)
23	P1.V3 projekt - Görögtemplom utca közterületi rehabilitációja (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00015)	39	2	3		rövid táv (2030-ig)
24	Gyalogátkelőhely-fejlesztési igények felmérése, fejlesztési javaslatok megfogalmazása, tervezése és megvalósítása	71	1	2		rövid táv (2030-ig)
25	P1.V5 projekt - Lánchíd utcai iskola környezetének közterületi fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00010)	53	2	3		rövid táv (2030-ig)
26	Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén	60	1	2		rövid táv (2030-ig)
27	"Gyalogbusz" program iskolásoknak	66	1	2	Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén	rövid táv (2030-ig)



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
30	Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése: Belváros - Máriaváros vonal kialakítása és szabadidős kerékpáros kör építése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Csukás-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel	39	1	2		rövid táv (2030-ig)
31	P6.V2 projekt - Turisztikai, gazdasági és kerékpárhálózat fejlesztés a Műkertvárosban, valamint NATURA 2000 terület fejlesztése (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00002)	45	3	3	A 2014-20-as programozási időszakban megvalósított TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00003 azonosító számú "Kerékpárosbarát fejlesztés Kecskeméten" című projekt.	rövid táv (2030-ig)
32	Kerékpáros utcák kiépítése érdekében "pilot" program indítása (pl. Széchenyi tér-Kossuth tér közlekedési felülete, Arany János utca) és tapasztalatainak összegyűjtése elemzése, valamint a tervezett nagyprogramok előkészítése, tervezése	68	1	2		rövid táv (2030-ig)
33	P1.V10 projekt – Kecskemét, Irinyi utca közúti fejlesztése a Március 15. utca és Károly Róbert körút közötti szakaszon (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00014)	48	3	3	A 2014-20-as programozási időszakban megvalósított kapcsolódó projektek: -TOP-6.1.5-16-KE1-2018-00005 azonosító számú "Károly Róbert krt. II. ütemének megvalósítása" című projekt; - IKOP-3.2.0-15-2016-00007 azonosító számú "Kecskemét város közösségi	rövid táv (2030-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
					közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsony padlós autóbuszok beszerzésével" című projekt.	
36	Könyves Kálmán körút mentén a Kiskőrösi út-Korhánközi út közötti szakaszon kerékpárút építése	59	2	3	P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)	rövid táv (2030-ig)
42	Iskolai mobilitás kerékpárosbarát fejlesztése soft intézkedésekkel: szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő programok, kampányok (pl. kerékpáros reggelik) és Bicibusz program elindítása	72	1	3		rövid táv (2030-ig)
43	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése és megvalósítása	61	1	2		rövid táv (2030-ig)
44	A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása	66	1	3		rövid táv (2030-ig)



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
47	A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat), és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	2	2		rövid táv (2030-ig)
49	Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	2	2		rövid táv (2030-ig)
50	Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel (a helyi kezelésű utak burkolatminőségének gyors javítása, rendszeres karbantartás és felújítások, a szükséges finanszírozási igény biztosítása)	58	1	2		rövid táv (2030-ig)
51	P1.V12 projekt - Mérleg utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00012)	52	3	3	A 2014-2020-as programozási időszakban megvalósított TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00003 azonosító számú "Kerékpárosbarát fejlesztés Kecskeméten" című projekt.	rövid táv (2030-ig)
52	P1.V11 projekt – Búzavirág utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00004)	54	2	3	-	rövid táv (2030-ig)
53	P1.V14 projekt - Mátyás király körút felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00003)	58	3	3	-	rövid táv (2030-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
59	P6.V1 projekt – A Gábor Dénes utca, valamint az 53102 jelű út fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00004)	45	2	3	A 2014-20-as programozási időszakban megvalósított kapcsolódó projektek: -TOP-6.1.5-15-KE1-2016-00002 azonosító számú "Homokbánya, Déli feltáró út I. ütemének megvalósítása" című projekt; - TOP-6.1.5-16-KE1-2017-00001 azonosító számú "Homokbánya Déli feltáró út II. ütem megvalósítása" című projekt.	rövid táv (2030-ig)
61	P1.V6 projekt - Kiskörösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)	56	2	3		rövid táv (2030-ig)
66	Az elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése	63	1	2		rövid táv (2030-ig)
67	Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások bevezetése	66	1	2		rövid táv (2030-ig)
68	Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétfégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata	59	1	2		rövid táv (2030-ig)
71	A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)	63	2	2	P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-	rövid táv (2030-ig)



Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
					00002 azonosító számú projekt)	
73	A helyi autóbuszok előnyben részesítésének városi vizsgálata, ezzel összefüggésben a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően	66	1	3		rövid táv (2030-ig)
74	Az előnyben részesítés ütemezett kiépítése a menetrendszerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban és keresztmetszetekben, a program végrehajtása.	42	1	2		rövid táv (2030-ig)
78	Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében	80	1	3	Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása	rövid táv (2030-ig)
79	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében	74	1	2	Kommunikációs kampány indítása város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére	rövid táv (2030-ig)
81	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbusztelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében	62	1	2		rövid táv (2030-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
82	A helyi autóbusz csere program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbuszflottájának tervszerű megújítása	41	3	2		rövid táv (2030-ig)
83	A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása (2028-ig további 8 új szóló autóbusz beszerzése és üzembe állítása - elsősorban hidrogéncellás, másodsorban diesel üzemeléssel), környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása	37	2	2		rövid táv (2030-ig)
86	Vacsi köz külterületi szakaszának fejlesztése	55	2	3		rövid táv (2030-ig)
87	Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése, valamint a Szolnoki úti kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00011)	60	2	3		rövid táv (2030-ig)
88	Kecskemét-Kadafalván Nárcisz utca teljes hosszúságában 2*1 forgalmi sávban, 5,5 méter burkolatszélességű közút, valamint párhuzamosan futó járda és gyalog-kerékpár út megtervezése, az épülő közösségi ház előtti szakaszra.	69	2	2	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00007 azonosítószámú „Közösségi színtér létrehozása Kadafalván” és TOP_PLUSZ-3.4.1-23-KE1-2025-00006 azonosítószámú „Egészségügyi intézmény létrehozása Kadafalván”	rövid táv (2030-ig)
90	Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása	59	2	2		rövid táv (2030-ig)
91	Egyirányú utcák forgalommal szemben történő	75	2	3		rövid táv (2030-ig)



Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
	kerékpározhatóságának biztosítása					
92	A Sétatér utca - Bethlen körút - Vacs köz kerékpáros útvonal korszerűsítése, ezáltal Vacs-hegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Gyenes Mihály tér északi oldalán minőségi kerékpáros átvezetés kiépítése	64	2	2		rövid táv (2030-ig)
94	Kerékpáros útvonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása	68	1	2		rövid táv (2030-ig)
95	P1.V4 projekt - Rudolf laktanya rehabilitációs fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00001)	59	3	3		rövid táv (2030-ig)
37	A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása	59	1	2		rövid távon elkezdni (2030-ig), középtávon befejezni (2035-ig)
39	Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával, az igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel	41	1	2		rövid táv (2030-ig)
17	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének műszaki tervezetése (az Arany János utca és a Luther köz) I. ütem	69	2	2		középtáv (2035-ig)
18	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki tervezetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) II. ütem	64	2	2		középtáv (2035-ig)
21	Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel	52	2	2		középtáv (2035-ig)
34	P1 Tartalék Projekt 9. - Mindszenti körút gyalog- és kerékpárút építése az 54. és 5. sz. főút között	63	2	3		középtáv (2035-ig)
38	A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési	62	1	2		középtáv (2035-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
	megállóhelyekhez, autóbussz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése és kivitelezése					
48	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	2	2		középtáv (2030-ig)
89	A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása, a Nagykörút - Ceglédi út csomópontban biztonságos kerékpáros átvezetés megépítésével	54	2	2		középtáv (2035-ig)
4	Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv, beleértve a Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése - koncepció és terv készítését	61	2	2		középtáv (2035-ig)
6	Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása	71	1	2		középtáv (2035-ig)
10	Gyalogos hálózati terv és problématerkép készítése a gyalogos létesítmények felmérésével, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felmérésével, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel	73	1	2		középtáv (2035-ig)
22	Városi sétányhálózat elemeinek műszaki tervezése és kivitelezése, beleértve a belvárosi gyalogoshálózat koncepció kialakítását, a tervezett sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozását, tervezését	38	1	2		középtáv (2035-ig)
28	P1 Tartalék Projekt 12 - Katona Zsigmond utcán új járda építése	58	2	3		középtáv (2035-ig)



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
29	P1 Tartalék Projekt 10 – Kecskemét és Jakabszállás közötti kerékpárút fejlesztése	49	2	3		középtáv (2035-ig)
35	Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve	56	1	2		középtáv (2035-ig)
40	Igények függvényében megosztott kerékpárszolgáltatás kiterjesztése és fejlesztése	41	1	2		középtáv (2035-ig)
41	A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése	65	1	2		középtáv (2035-ig)
45	A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, s a kedvezményes munkavállalói engedélyek kiadásának radikális korlátozása	69	1	3		középtáv (2035-ig)
46	Intelligens parkolási rendszer bevezetése	52	1	2		középtáv (2035-ig)
54	P1 Tartalék Projekt 13 - Ipoly utca felújítása	52	2	3		középtáv (2035-ig)
55	P1 Tartalék Projekt 15 - Csillag utca felújítása	47	2	3		középtáv (2035-ig)
56	P1 Tartalék Projekt 16 - Hegedüs köz felújítása	47	2	3		középtáv (2035-ig)
57	P1 Tartalék Projekt 17 - Harkály utca építése	58	2	3		középtáv (2035-ig)
58	P1 Tartalék Projekt 18 - Aranyhomok utca építése	46	2	3		középtáv (2035-ig)
63	Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbusz-hálózati fejlesztések megvalósítása	42	1	2		középtáv (2035-ig)
64	A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás	47	1	2		középtáv (2035-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
	igényeinek megtervezése és megvalósítása					
69	Munkahelyi és intézményi fenntartható mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése és támogatása, beleértve az e-mobilitást, illetve a carpooling használatának ösztönzését	65	1	2		középtáv (2035-ig)
70	Igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérletek a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével	58	2	2		középtáv (2035-ig)
80	A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása (beleértve: Méntelek, Hetényegyháza, Katonatelep módváltási lehetőségeinek megteremtése)	58	2	2		középtáv (2035-ig)
84	Városi járműpark zöldátállása: A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése és ütemezett megvalósítása	44	1	2		középtáv (2035-ig)
85	Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével	43	1	2		középtáv (2035-ig)
93	A déli városrészek kerékpáros bekötése a Halasi úti elem megépítésével, a 142-es vasútvonal keresztezése gyalogos-kerékpáros aluljáróval	45	1	2		középtáv (2035-ig)
60	P6 Tartalék Projekt 2. - Nagykörút felújítása (Budai kapu - Katona	42	2	3		hosszú táv



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

Projekt szám	Projektnév			Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Időtáv
	József szakaszon	Gimnázium	közötti					



6 A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 MONITORINGRENDSZER, INDIKÁTOROK

A monitoringrendszer célja, hogy a mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását nyomon kövesse. Tárgyát az ütemezett projektlistában szereplő projektek outputjai, eredményei és hatásai képezik, ezért ezeket a SUMP projektek megvalósítása előtti és utáni állapotban, valamint a későbbi nyomon követés érdekében a projektek szempontjából releváns időszakonként, például évente meg kell határozni.

6.1.1 MÉRHETŐ CÉLOK ÉS INDIKÁTOROK

Az indikátorok alkalmazása és rendszeres meghatározása eszközt teremt a SUMP-ban meghatározott célok teljesülésének ellenőrzésére. A célok a mobilitási mutatók esetében a célrendszer leképezését jelentik az alkalmazott indikátorok célértékeinek meghatározásával. Éppen ezért fontos, hogy – az európai módszertannak megfelelően – ún. SMART célokat tűzzünk ki, amelyek specifikusak (specific), mérhetőek (measurable), elérhetőek (achievable), relevánsak (relevant) és az időhöz kötöttek (time bounded).

Fontos megjegyezni, hogy a célok mindig egyfajta változást fejeznek ki valamilyen alapállapothoz képest, egy adott időtávon. Utóbbi alapállapotot a projekt nélküli eset határozza meg.

A SUMP-ban rögzített stratégiai célok, a részcélok, az eszközök (intézkedések), valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. **Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.** „Az indikátorok mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását vagy a célok teljesülését számszerű formában bemutatják.

- Az output indikátorok a beavatkozások/fejlesztések egyszerű fizikai kimeneteleit mérik (pl. létrehozott infrastruktúra hossza, beszerzett járművek száma, szolgáltatási teljesítmény stb.)
- Az eredmény indikátorok a közvetlen, a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező változásokat mérik (pl. járműkilométer csökkenés, menetidő csökkenés, forgalom változás).
- A hatásindikátorok pedig a tágabb, közvetettebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat.”⁴⁵

Az indikátorokat olyan módon kell kiválasztani, hogy garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését. Ennek érdekében az alábbi szempontokat mindenképp figyelembe kell venni:

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek a többszintű célrendszerhez,
- közérthetően fejezzék ki a változásokat, ne igényeljen speciális képzettséget az értelmezésük és értékelésük,
- meghatározásuk legyen költséghatékony – például ne igényeljen nagy munkaráfordítást helyszíni mérések elvégzésével, és ne tegye szükségessé adatbázisok vagy speciális szoftverek megvásárlását,
- legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylathoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

Az egyes indikátortípusok módszertani jellegű bemutatása és az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája a 7.7 mellékletben található, a mértékegységre, a meghatározás gyakoriságára és módjára vonatkozó részletes adatokkal

együtt. Az egyes indikátoroknál megjelenik a jelenlegi érték, a projekt nélküli esetre becsült érték, valamint a célérték is.

A jelen állapotot kifejező érték nem minden esetben ismert pontosan ebben a fázisban. Ezeknek az értékeknek a meghatározása még a projektek megvalósítása előtt meg kell, hogy történjen. Fontos hangsúlyozni, hogy a jelen állapothoz kapcsolódó új információk fényében a hosszú távra becsült célértékek is felülvizsgálandók a monitoring megkezdésekor.

A célérték és így a projekt nélküli eset időtávja rövid távra, 2030-ra van meghatározva. Utóbbi esetében alapvetően a jelenlegi feltételek hosszú távú fennállásával számoltunk (közúti infrastruktúra és közösségi közlekedési hálózat és menetrend).

Fontos megjegyezni, hogy a SUMP keretében tervezett intézkedések rendkívül sokrétűek, és mivel külön-külön megvalósítva is sokféle hatást fejtenek ki, ezek a hatások több projekt együttes megvalósítása esetén halmozódnak. Ebből következik, hogy az intézkedések által okozott változások, hosszú távú hatások pontos, számszerű előre jelzése (a célértékek meghatározása) nagy bizonytalanságot hordoz magában.

6.2 MONITORING TERV

A SUMP projektek eredményességének, és általában a város mobilitási körülményeinek és hatásainak nyomon követése érdekében a kijelölt indikátorokat az alábbi időszakokban meg kell határozni:

- a megvalósítás előtti állapotban (bázisérték),
- a megvalósítás után,
- a megvalósítást követően a projekt által előidézett változás szempontjából releváns időközönként,
- a SUMP-ban megjelölt rövid távú időszakban (2030).

Ezeknek az értékeknek a meghatározásával láthatóvá válik, hogy az indikátorok értéke hosszú távon eléri-e majd a célértéket.

A monitoring megtervezésének részét képezi a jelenlegi és a későbbi célérték rögzítése, valamint a meghatározás módjának kijelölése is. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javasunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt jellegének megfelelően kell megválasztani. Az egyes indikátorokhoz javasolt mérési mód és gyakoriság a 7.7 mellékletben található.

A projektmonitoring magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak értékelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából. Habár a monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességgű, a kiértékelés dokumentációját elegendő két évente elkészíteni.

Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel – a tervezés jelenlegi fázisát messze túlmenően –, beleértve az alábbiakat:

- az adatforrások pontosítása,
- az adatok meghatározási módjának pontos kidolgozása,
- a bázisértékek és célértékek definiálása,
- a monitoringhoz kapcsolódó költségek meghatározása,

⁴⁵ Tervezési útmutató



- a monitoring finanszírozásának megtervezése,
- a monitoring intézményi, szervezési feltételeinek megteremtése.

A monitoring első lépése a jelenlegi állapotot tükröző értékek teljes körű meghatározása, és ezekből az adatokból egy dokumentáció összeállítása, még a SUMP projektek megvalósításának megkezdése előtt.

A monitoring megvalósítása az önkormányzat felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – **mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak, és ezért elkülönített forrást szükséges rá biztosítani.**

6.3 A KÉSŐBBI SUMP FELÜLVIZSGÁLAT MEGALAPOZÁSA

A SUMP nem lehet örökérvényű: a város demográfiai és gazdasági körülményeinek változása, **a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat.** A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez **elengedhetetlen a visszacsatolás,** és annak biztosítása, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. **Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálata néhány évenként,** amelyhez bemenő adatokat a monitoring tevékenység szolgáltat.

A jelen SUMP a beavatkozások jelentős részét a 2021–2027-es európai uniós időszakra irányozza elő. Ebből következően **két felülvizsgálat javasolt az elkövetkezendő időszakban:**

- **2028-ban egy köztes felülvizsgálat,** mely számba veszi a rövid távon megvalósult projekteket, és a jelenlegi uniós ciklus remélhetőleg addigra kitisztuló keretei alapján azonosítja a ciklus végéig elérhető fejlesztéseket; majd
- **2031-ben a jelenlegi uniós ciklus pénzügyi lezárását követő teljeskörű felülvizsgálat,** mely a jelenlegi ciklusban megvalósult intézkedések eredményeire teljes körben visszacsatolást nyújt, egyúttal a cselekvési tervet az új finanszírozási ciklushoz igazítja.

A felülvizsgálatokat az alábbi tartalommal szükséges elkészíteni:

- projektek megvalósulásának és eredményességének nyomon követése, beleértve a monitoringból származó adatok értékelését,
- a városi és külső gazdasági és szakpolitikai feltételek változásának vizsgálata,
- az aktuális finanszírozási feltételek és lehetőségek, különösen az uniós források támogatási területeinek áttekintése.

A felülvizsgálatnak ki kell terjednie minden olyan változásra, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, beleértve a SUMP keretében megvalósított intézkedések hatásainak értékelését és a külső körülmények változásainak azonosítását.

A felülvizsgálat során a SUMP általános módszertani lépéseit kell végigkövetni, a különbséget az jelenti, hogy a SUMP elkészültét követő változásokra kell fókuszálni.

A külső és belső gazdasági, társadalmi, környezeti és szakpolitikai feltételek, továbbá a város stratégiai céljainak változásai alapján értékelni kell az eredeti célrendszert, és ha szükséges, finomítani azt.

A városvezetéssel és az egyéb érintett szereplőkkel történő egyeztetés alapján le kell határolni, hogy a tervezett projektekből melyek valósultak meg, és a monitoringból származó adatok felhasználásával meg kell vizsgálni, hogy az intézkedések a pozitív hatásait milyen hatékonysággal tudták kifejezni. A költségek és a finanszírozás módjának nyomon követése, valamint az előzetesen becsült kockázatok, a megvalósítás és az üzemeltetés során felmerülő akadályok utólagos értékelése is a felülvizsgálat részét képezi. Mindezek alapján el kell végezni az esetlegesen szükséges módosításokat az eredeti projektlistában, és ki kell jelölni a városi mobilitás hosszú távú fenntarthatósága érdekében teljesítendő újabb intézkedéseket. A felülvizsgálat feladata a beavatkozások megvalósításának megalapozása, beleértve az ütemezést, a finanszírozási lehetőségek feltárását, a költségterv elkészítését és a felmerülő kockázatok meghatározását.

A felülvizsgálatnak külön ki kell térnie arra, hogy a SUMP tartalmát és folyamatát érintően milyen változások történtek a követelmények terén, és biztosítani kell, hogy a SUMP új generációja teljesítse az új követelményeket.

Fontos hangsúlyozni, hogy **a SUMP egészének hatásossága érdekében feltétlenül szükséges a felülvizsgálatok elvégzése, amelyekre ezért forrást szükséges elkülöníteni.**

6.4 A SUMP MEGVALÓSÍTÁSÁNAK CSELEKVÉSI TERVE

„A cselekvési terv a Mobilitási terv keretében meghatározott cél- és eszközrendszer megvalósulásához szükséges operatív lépéseket foglalja össze, érintve a megvalósítás szervezeti / intézményi kereteit; a megvalósítási időszak főbb partnerségi irányait, valamint a megvalósítás ütemezését.”⁴⁶

A SUMP közgyűlési elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása. Ennek részeként kulcsfontosságú egy felelős személy vagy szervezeti egység kijelölése, amely biztosítja a SUMP megvalósításának nyomon követését, az önkormányzat és a stakeholderek megvalósításban végzett feladatainak koordinációját, illetve a döntések előkészítését.

„Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozása, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek, biztosítva ezáltal a Mobilitási terv szemléletével való azonosulásukat, azok megvalósítása iránti erős elköteleződésüket.” Ebben segítséget nyújtanak a tervezési időszakra kidolgozott Partnerségi Tervben foglalt és rögzített irányelvek, keretek (7.4 melléklet).

A megvalósítás ütemterve az 5.3 fejezetben található. Ezt azonban a projektek előkészítése során pontosításra kerülő információk, valamint a források biztosíthatósága (6.5 fejezet: Költség- és finanszírozási terv) függvényében a megvalósítási időszakban rendszeresen aktualizálni kell.

„A megvalósítási időszakban a Mobilitási tervben rögzített stratégiai irányok alapján a SUMP megvalósítását célzó cselekvési terv, vagyis részletesebb beavatkozási programok (pl.: fejlesztési akciótervek, szervezetfejlesztési tervek, ütemezett és felelősökhöz rendelt feladatlisták stb.) formájában kerülhetnek a későbbiekben kidolgozásra és [...] képviselőtestületi elfogadásra.”⁴⁷

6.5 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját az ütemezett projektlista képezi. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszempontú elemzés bemenő adatait használtuk fel,

⁴⁶ Tervezési útmutató

⁴⁷ Tervezési útmutató



nevezetesen a becsült költségeket és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat (részletesen lásd a **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** 7.5 mellékletben található projektátlábatban).

Fontos rögzíteni, hogy **a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban**. Egyrészt számos olyan új intézkedés szerepel, amelyek a korábbi stratégiákban, tervekben még nem jelentek meg. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Mindkét esetben **a projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani**.

Az itt bemutatott finanszírozási adatokat az aktuálisan rendelkezésre álló információk alapján rögzítettük. **Tekintettel a világgazdasági és politikai környezet bizonytalanságaira** – ideértve az uniós források egy részének felfüggesztését is – **a források elérhetőségét a korábbiaknál nehezebben tervezhetővé teszi, ezért a finanszírozási kereteket indokolt fenntartásokkal kezelni, és a megvalósítás során rendszeres felülvizsgálattal követni**. Az egyes projektek szintjén ezért – a már megítélt forrással rendelkező projekteken túl – a projektek tartalma, jellege és a becsült költségek mértéke alapján jelöltük meg, a potenciálisan igénybe vehető finanszírozási forrásokat.

A fenti bizonytalanságok kezelése érdekében **szükségesnek tartjuk a beruházási és üzemeltetési költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor**, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően.

A javasolt beavatkozások költségeit időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban mutatja be az alábbi táblázat. Ez alapján **a fenntartható városi mobilitási terv összesen mintegy 46 milliárd forint költségű beavatkozást tartalmaz**.

4. táblázat: A javasolt beavatkozások költségei időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban

	TOP PLUSZ	állami	egyéb uniós	bizonytalan (uniós, állami vagy saját)	magán vagy köz (uniós, állami, saját)	saját	összesen
folyamatos	0	0	0	3 125	0	10	3 135
rövidtáv (2030-ig)	7 710	3 075	150	9 715	0	4 534	25 184
középtáv (2035-ig)	2 460	0	0	7 145	150	3 050	12 805
hosszútáv	4 500	0	0	0	0	0	4 500
összesen	14 670	3 075	150	19 985	150	7 594	45 624

2030-ig a már korábban programozott TOP PLUSZ-projektek kb. 7,7 milliárd forintot kötnek le. Mintegy 5 milliárd forintnyi saját forrásból és 3 milliárd forintnyi állami forrásból megvalósítandó projekt mellett kb. 12 milliárd forint értékű rövid távon vagy folyamatosan megvalósítandó projekt forrása még bizonytalan – ezek saját forrásból is elkezdhetők, de érdemes minél nagyobb arányban támaszkodni egyéb lehetőségekre (uniós források – TOP PLUSZ, Interreg; állami források és célzott pályázatok; magánforrások).

Középtávon (2035-ig) még nagyobb a forrásoldali bizonytalanság. A javasolt projektek közül a saját és külső (elsősorban állami, uniós) **források rendelkezésre állása függvényében, a SUMP prioritási listáját figyelembe véve érdemes előrehaladni**.

A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkel, melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források (pl. maradványforrások) lehívhatók.

6.6 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A SUMP törekszik a projektekkel kapcsolatos kockázatok minimalizálására. Ennek érdekében a megvalósítás előtti kockázat minimalizálásra szükséges törekedni, nem pedig a megvalósítás során vagy az azt követően jelentkező, bekövetkezett károk elhárítására.

A kockázatokat a következő főbb típusokba soroltuk:

- műszaki kockázatok,
- környezeti kockázatok,
- pénzügyi kockázatok,
- gazdasági kockázatok,
- intézményi kockázatok,
- társadalmi kockázatok.

Az egyes kockázattípusokra nézve a 7.6.3 mellékletben adunk bővebb magyarázatot, és teszünk javaslatot azok minimalizálására.

Az egyes projektek vonatkozásában azonosított kockázattípusokat és a kockázatok mértékét a 7.5 mellékletben található projektátlábatban ismertetjük.

Fontos megjegyezni, hogy ezek a megállapítások általánosak, és a tervezés jelen fázisában még nem lehetséges a kockázatokat és súlyosságukat teljes mélységükben feltárni. Ezért a projektek részletes tervezésének és előkészítésének részeként feltétlenül szükséges a kockázatok részletesebb elemzése és minimalizálásuk, kezelésük módjának pontosabb meghatározása.



7 MELLÉKLETEK

7.1 RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

ÁNF	átlagos napi forgalom
ej.	egységjármű
FVS	fenntartható városfejlesztési stratégia
ITS	integrált településfejlesztési stratégia
KHT	kerékpárforgalmi hálózati terv
MCA	Multi-Criteria Analysis (többszempon্তু elemzés)
OCF	Országos Célforgalmi Adatfelvétel
OKA	Országos Közúti Adatbank
RMT	Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (fenntartható városi mobilitási terv)
szgk.	személygépkocsi
TEIR	Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer
TÉKA	Településrendezési és Építési Követelmények Alapszabályzata
tgk.	tehergépkocsi
TSZT	településszerkezeti terv

7.2 FOGALOMTÁR

aktív mobilitás	kizárólag fizikai tevékenységen alapuló közlekedési forma. Az aktív mobilitás leggyakoribb formái a gyaloglás és a kerékpározás ⁴⁸
aktív turizmus	a turista utazásának motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő szabadidős vagy sporttevékenység gyakorlása
B+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő kerékpárparkoló (Bike and Ride, kerékpároz és utazz)
egységjármű	a közúti forgalom nagyságának meghatározására használt mérőszám: a különböző kategóriájú járművek számát szorzókkal számítják át. Egy személygépkocsi 1 egységjárműnek számít, míg egy kerékpár, motorkerékpár ennél kisebb, egy autóbusz vagy tehergépkocsi ennél nagyobb szorzóval szerepel.
fenntartható városi mobilitási terv	olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben elégíteni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket. ⁴⁹

funkcionális várostérség	(Functional Urban Area, FUA) a nagyvárost és az ingázóöveget magában foglaló teljes egybefüggő városi térség jelölik, az EU és az OECD közös fogalom meghatározásával összhangban ⁵⁰
intermodalitás	utazási, áruszállítási módok összekapcsoltsága ⁵¹
kerékpárforgalmi létesítmény	a „Kerékpárosbarát közutak tervezése” Ütgyi Műszaki Előírás 19. oldalán szereplő besorolás szerint: nyitott kerékpársáv, kerékpársáv, kerékpárút, gyalogos és kerékpáros övezet, gyalog- és kerékpárút.
kerékpárosbarát	olyan tevékenység, hely vagy létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és biztonságosan, magas színvonalon kielégíti
közlekedési célú kerékpározás	Minden olyan kerékpározás, amelynek célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése. Pl.: munkába/iskolába járással, ügyintézással, bevásárlással, szórakozóhely / sportpálya / közforgalmú közlekedési megállóhely megközelítésével stb. kapcsolatos kerékpározás.
mikromobilitás	nagyon könnyű (legfeljebb 500 kg össztömegű) járművek közlekedésszerek-kategóriája. Ide tartoznak többek között az elektromos rollerek/robogók, gördeszkák és kerékpárok, valamint az egykerekűek ⁵²
modal split	utazási, áruszállítási módok közötti megoszlás ⁵³
P+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő gépjárműparkoló (Park and Ride, parkolj és utazz)
szabadidős célú kerékpározás	Olyan kerékpározás, amelynek elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített / kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészség-megőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás” vagy sport célú kerékpározás.
többszempon্তু elemzés	közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében.
turisztikai célú kerékpározás	Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakás) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros kirándulás (lakóhely környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költség kapcsolódik hozzá.
vegyes forgalmú út	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület ⁵⁴

⁴⁸ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁴⁹ Tervezési útmutató

⁵⁰ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁵¹ Tervezési útmutató

⁵² Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁵³ Tervezési útmutató

⁵⁴ Forrás: Túlnyomórészt Komplex Kerékpáros Program és Kerékpárosbarát Közutak Tervezése Ütgyi Műszaki Előírás



7.3 FELHASZNÁLT ADATOK KÖRE

5. táblázat: Felhasznált adatok köre

Adatkör	Forrás
Települési stratégiák Integrált településfejlesztési stratégia (ITS) 2015 Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS) 2022 Településszerkezeti terv Közlekedésfejlesztési koncepció és program 2016 Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) 2017 Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének felülvizsgálata (folyamatban) Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Koncepciója (2025)	Önkormányzati adatszolgáltatás / nyilvánosan elérhető
Jelentősebb projektek megvalósíthatósági tanulmányai, tervei (helyszínrajzai, műszaki leírásai) stb.	Önkormányzati adatszolgáltatás
Ismert településfejlesztési szándékok, a várost érintő legfontosabb országos léptékű fejlesztésekkel kapcsolatos tervek, elvárások	Önkormányzati egyeztetés
Unió, országos, megyei stratégiák és tervek	nyilvánosan elérhető
Rendelkezésre álló legfrissebb ingázási adatok (2022)	KSH adatszolgáltatás
Társadalmi, gazdasági adatok	KSH, nyilvánosan elérhető
Demográfiai előrebecslés	NATÉR
Forgalomvonzó létesítmények listája és adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető
Közüthálózat és kerékpárút-hálózat adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
A térséget érintő állami közút- és kerékpárútfejlesztési projektek	ÉKM, ME AMF, Magyar Közút KEVMI, AÖFK adatszolgáltatás
Országos közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai; országos közutak forgalma	NAP portál
Vasúti utasforgalom	MÁV-START Zrt. adatszolgáltatás
Autóbusz utasforgalom	Volánbusz Zrt. adatszolgáltatás
Országos célforgalmi felvétel (2016)	KTI adatszolgáltatás
Baleseti adatok	Webbal

7.4 PARTNERSÉGI TERV

A SUMP felülvizsgálatával kapcsolatos előkészítési lépéseket Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata végezte el. A felülvizsgálatról szóló döntést, a belső operatív munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően külső támogatás igénybevételéről született döntés az AIPA Nonprofit Kft. bevonásával, melynek eredményeképpen a Mobilissimus tervezőként bekapcsolódott a munkába. Ezt követően került sor az ütemezés és munkaterv kidolgozására és egyeztetésére, a szakmai partnerek és döntéshozók, a lakosság és más érdekeltek lehetséges bevonásának megtervezésére és a Partnerségi Terv elkészítésére.

⁵⁵ A SUMP felülvizsgálata nagyrészt a Közlekedési Koncepció készítéséhez kapcsolódó adat- és információszolgáltatása alapján készült.

A „Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató” című dokumentumban elvként megfogalmazott széleskörű partnerség biztosítása a SUMP felülvizsgálat gyakorlati megvalósítása során is kiemelt fontosságú az alábbiakat célozva:

„Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is jelentős legitimációt nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a Mobilitási tervet és az ahhoz tartozó intézkedésomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is.”

„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.” – Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési útmutató

7.4.1 A PARTNERSÉGI FOLYAMAT RÉSZTVEVŐI, PARTNERSÉG SZERVEZÉSE

A SUMP tervezési módszertana nagy hangsúlyt fektet a széles körű partnerség biztosítására mind szakmai, mind társadalmi szinten. A SUMP, így annak felülvizsgálatával kapcsolatos tervezési folyamat egyik fontos jellemzője az integrált szemlélet, amely alapvetően a különböző közlekedési ágak együttes rendszerben való kezelését jelenti, ebből kifolyólag a különböző szakmáknak, szakembereknek a város közlekedésével kapcsolatos közös gondolkodását is jelenti. Mindennek biztosítása érdekében a SUMP felülvizsgálatainak egyes lépései során a széleskörű szakmai részvétel biztosítása szükséges. A felülvizsgálati folyamat során a Megbízó AIPA Nonprofit Kft., illetve a KMJV Polgármesteri Hivatalának érintett szervezeti egységei és a Tervező közötti szakmai együttműködés mellett a lakosság bevonására is figyelemmel kell lenni, mind a problémafeltárás, a jövőkép és a célok meghatározása során, ezzel jelentősen növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát.

7.4.2 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK FOLYAMATA, SZINTJEI

A SUMP készítésének, így a felülvizsgálat folyamatában is az alábbi főbb feladatokat határozza meg a Tervezési Útmutató, ezeket a feladatokat kísérik a partnerségi egyeztetések, amelyek vonatkozásában három döntési szinten öt részvételi helyzetet különböztet meg a Tervezési Útmutató.

- döntés a SUMP, illetve adott esetben annak felülvizsgálatának szükségéről;
- operatív döntés-előkészítő munka;
- projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs);
- adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz⁵⁵;
- stratégiaikészítési fázisban aktív részvétel;
- szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel;
- workshopokon aktív részvétel;
- mobilitási kérdőív kitöltése;
- a felülvizsgált SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában;
- mobilitási terv jóváhagyása.



A partnerségi folyamat szakaszai szerinti és az egyeztetés szintje szerinti besorolásban a Tervezési Útmutató 6.2. sz. melléklete szolgál irányadóként nem csak a SUMP készítése, hanem a meglévő SUMP felülvizsgálata során is:

„A partnerségbe bevont egyes csoportok különböző szerepkörrel bírnak a Mobilitási terv elkészítésének folyamatában. Az alábbiakban bemutatásra kerül, hogy az egyes csoportoknak elsődlegesen mi a feladatuk és a társadalmassítási folyamat részeként milyen módon kerülnek bevonásra.”

Egyeztetés szintjei	Partnerségi csoportok	Főbb feladatok									
		döntés a SUMP szükségéről	operatív döntés-előkészítő munka	projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)	adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz	stratégiaalkészítési fázisban aktív részvétel	szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	workshopokon aktív részvétel	mobilitási kérdőív kitöltése	SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	mobilitási terv jóváhagyása
Döntéshozás szintje	Közgyűlés	X									X
Irányítás, szakmai egyeztetés szintje	Irányító zárt önkormányzati csoport (eseti meghívotti szereplőkkel kiegészítve)		X	X	X	X	X	X	X	X	
	Szakmai munkacsoport (közlekedés; településfejlesztés stb.)					X	X	X	X	X	
	Irányítottan megkeresett partnerek köre (Intézmények és gazdasági társaságok; környező települések)					X			X	X	
Nyílt egyeztetés szintje	Szélesebb körű társadalom bevonása (honlap, média, újság, rádió stb.)					X			X	X	

7.4.3 A PARTNERSÉGI FELADATOK SZERVEZETI RENDJE

A partnerségi feladatokat a tervezési munka során a Tervező és a Megbízó, illetve KMJV Polgármesteri Hivatalának illetékes szervezeti egységei közös hatáskörben látják el. A Tervező korábbi partnerségi tapasztalatai és a Megbízó, illetve az Önkormányzat helyi partneri hozzáállása biztosítja a tervezési folyamat megfelelőségét a partnerségi elvárásoknak.

A tervezés főbb feladatait, azok érintettségét a partnerségi folyamatokban és a felelősségi köröket az alábbi táblázat tartalmazza:

Főbb feladatok a SUMP tervezés folyamatában (kiegészített)	Partnerséggel érintett feladatok	Önkormányzati/Megbízói feladatok	Tervezői feladatok
döntés a SUMP szükségéről		X	
operatív döntés-előkészítő munka	X	X	X
projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)		X	X
adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz	X	X	
adat- és információfeldolgozás a helyzetfeltáráshoz			X
stratégiaalkészítési fázisban aktív részvétel	X	X	X
szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	X	X	X
workshopokon aktív részvétel	X	X	X
workshopok eredményeinek kiértékelése			X
mobilitási kérdőív kitöltése	X	X	
mobilitási kérdőív kiértékelés			X
SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	X	X	
mobilitási terv jóváhagyása		X	



7.4.4 BEVONANDÓ PARTNEREK KÖRE ÉS SZEREPE

A Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési Útmutató vonatkozó, 6.2. sz. melléklete irányozza elő azokat az érdekcsoportokat, amelyeket a közlekedésfejlesztési projektekbe jellemzően be szoktak vonni:

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat	Jelentős forgalomvonzó létesítmények (pl.: bevásárlóközpontok)	Helyi lakosság	Helyi média
Szomszédos települések önkormányzatai	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók)	Közlekedésfejlesztési egyesületek	Kutatóintézetek
Közúti közlekedési kapcsolatok tekintetében a városhoz kötődő jelentősebb települések önkormányzatai	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.)	Kerékpáros egyesületek	Más városok szakértői
Engedélyező hatóságok (pl. helyi közlekedési hatóság)	Ipari Park üzemeltetők	Motorizált közlekedés szövetségei	Alapítványok
Rendőrség	Jelentősebb logisztikai vállalatok	Helyi érdekcsoportok (pl.: közösségi közlekedést használók csoportja stb.)	
Katasztrófavédelem	Kis- és közép vállalkozások képviselői	Sportegyesületek	
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények	Közttestületek (pl.: gazdasági kamarák stb.)	Ifjúsági egyesület	
Közlekedésért felelős minisztérium	Helyi gazdasági szövetségek	Fogyatékkal élők egyesülete	
Állami tulajdonú közlekedéssel foglalkozó intézmények	Közlekedési tanácsadók	Városfejlesztő egyesület	
Megyei önkormányzat	Szolgáltató cégek	Közlekedésbiztonsággal foglalkozó egyesület	
Oktatási intézmények	Magán finanszírozók	Környezetvédő szervezetek	
Oktatási intézményfenntartó	Ingatlan befektetők	Szakszervezetek	
Egészségügyi intézmények	Országos üzleti szövetségek	Környező települések lakossága	
Közművelődési- és sportintézmények	Kerékpárkölsönzők	Közlekedési alkalmazottak	
Politikusok		Idősek képviselői	
Egyéb döntéshozók		Egyéb helyi szervezetek	

Kecskemét Megyei Jogú Város SUMP felülvizsgálati folyamatában azonosított partnerek, vastagon szedve a munkafolyamatban aktívan résztvevő és a helyzetértékelést véleményező szakmai, illetve a Fenntartható Mobilitási Fórumon megjelent partnerek szerepelnek.

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat: - KMJV PH Fejlesztéspolitikai Iroda: Projektkoordinációs Osztály, ill. Pályázati és Közbeszerzési Osztály - KMJV PH Mérnöki Iroda: Várostervezési Osztály, Közterületfenntartási és Beruházási Osztály, Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály Közlekedési és Közbiztonsági Csoport	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók): - Kecskeméti Városi Környezetvédelmi Karta (tagjai): - Bácsvíz Zrt. - DTKH Kft. - Fornetti Kft. - Freudenberg ST Kft. - HILTI Kft. - Neumann János Egyetem - Nissin Foods Kft. - Phoenix-Mecano Kft. - Pilze-Nagy Kft. - Rosch-Mode Kft. - Zöldike Óvoda	Helyi lakosság	Alapítványok: - Kecskemét Közbiztonságért Közalapítvány
Politikusok: - Kecskemét Megyei Jogú Város polgármestere és alpolgármesterei közgyűlési tagok - a választókerület országos parlamenti képviselője	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.): - Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (KEKO) - Kecskeméti Városfejlesztő Kft. - Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft. - Magyar Közút Nonprofit Zrt. - Magyar Közút Nonprofit Zrt. Bács-Kiskun Vármegyei Igazgatósága - MÁV Személyszállítási Zrt.	Kerékpáros egyesületek: - Magyar Kerékpárosklub Kecskeméti Területi Szervezet	
Kistérségi települési önkormányzatok együttműködése:	Közttestületek (pl.: gazdasági kamarák stb.)	Városfejlesztő egyesület: - Kecskeméti Városvédő és	



Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
- Aranyhomok Kistérségfejlesztési Egyesület	- Bács-Kiskun Vármegyei Építész Kamara - Bács-Kiskun Vármegyei Mérnöki Kamara - Bács-Kiskun Vármegyei Kereskedelmi és Iparkamara - Nemzeti Agrárgazdasági Kamara Bács- Kiskun Vármegyei Igazgatósága	Városszépítő Egyesület	
Rend- és katasztrófavédelem: - Kecskemét Rendőrkapitányság - Kecskeméti Városrendészet - Bács-Kiskun Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság		Egyéb helyi szervezetek: Kecskeméti Városi Civil Kerekasztal	
Engedélyező hatóságok - Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal - Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály - Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal - Közlekedési, - Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály			
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények: - Közlekedéstudományi Intézet			
Közlekedésért felelős minisztérium: - Építési és Közlekedési Minisztérium	-		
Megyei Önkormányzat: - BKMFÜ Bács-Kiskun Megyei Fejlesztési Ügynökség Nonprofit Kft.			

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Oktatási intézmények: - Neumann János Egyetem			

7.4.5 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK LEHETSÉGES MÓDSZEREI ÉS ESZKÖZEI

7.4.5.1 A Partnerség belső érintettjei

Az AIPA Nonprofit Kft., mint Megbízó, illetve KMJV Polgármesteri Hivatala Fejlesztéspolitikai Iroda, Projektkoordinációs, ill. Pályázati és Közbeszerzési Osztály, továbbá a Kecskeméti Városfejlesztő Kft. illetékes munkatársai rendszeres megbízói egyeztetéseken konzultálnak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Fejlesztéspolitikai Irodán túl az Önkormányzat, illetve Polgármesteri Hivatal további, a felülvizsgálatban releváns szereplőinek bevonása is megtörtént. A Megbízó és a Fejlesztéspolitikai iroda, illetve a Tervező gondoskodik a tervezési folyamat során az Önkormányzat további szervezeti egységeinek és döntéshozóinak bevonásáról:

- polgármester,
- alpolgármesterek,
- a képviselőtestület tagjai,
- A Mérnöki Iroda, illetve annak Várostervezési osztálya,
- az önkormányzati hivatal egyéb releváns szervezeti egységei.

A tervezési folyamat része a városi Közgyűlés tájékoztatása és bevonása. A testület tájékoztatása, a tervezési folyamatra és eredményekre vonatkozó véleményeik és javaslataik összegyűjtése és becsatornázása városi feladat.

7.4.5.2 Partnerség külső érintettek bevonásával

Szakmai egyeztetések

A SUMP felülvizsgálatát széles körű szakmai egyeztetések kísérik, melyekbe mind a városi, mind a megyei, mind az országos szintű releváns szakmai szereplők bevonásra kerülnek. A szakmai partnerek beazonosítását és bevonását a tervezési folyamatba a Tervező a Megbízóval és KMJV Polgármesteti Hivatalának Fejlesztéspolitikai Irodájának, a SUMP felülvizsgálatáért felelős munkatársaival együttesen végzi el.

A beazonosított szakmai érintettekkel Tervező és a Megbízó a tervezés helyzetértékelési szakaszában, illetve a társadalmi egyeztetési változat elkészültét követően a Fenntartható Mobiliási Fórum keretében egyeztet.

Lakosság

A tervezési folyamatban a lakosság bevonása kulcsfontosságú elem, az ehhez kapcsolódóan általánosan megszokott módszer a lakosság kérdőíves felmérése. A városlakók és a városba bejárók véleményének megismerése érdekében – a Közlekedési Konceptió keretében – 2025. március 6. és 21. között online lakossági kérdőíves felmérésre került sor 1534 fő részvételével, a helyi lakosság közlekedési szokásainak, ill. a közlekedés- és városfejlesztési irányokkal kapcsolatos vélemények, igények feltárása érdekében, melyre tekintettel újabb lakossági kérdőíves felmérés a SUMP felülvizsgálata során nem volt tervezett. A Konceptióhoz készített felmérés eredményei beépültek a felülvizsgálat helyzetértékelésébe, illetve a SUMP jövőkép és célrendszerébe, valamint a kapcsolódó projektek meghatározása során is figyelembe vettük azokat.

7.4.6 A VÉLEMÉNYEK KEZELÉSE

A Tervező a munka keretében elvégzett adatgyűjtések, felmérések, bejárások eredményeit kiegészítve az érintettektől beérkező helyi információkat, szempontokat is folyamatosan figyelembe veszi a tervezési folyamat alatt. Ezek meghatározó tényezői a helyzetértékelésnek, valamint a cél- és eszközrendszer kialakításának is.

7.4.7 A TERVEZETT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÜTEMEZÉSE

A SUMP felülvizsgálata során a következő megbízói, döntéshozói, szakmai, társadalmi és térségi egyeztetésekre kerül sor:

- Megbízói egyeztetések igény szerinti (kéthetes) rendszerességgel (AIPA Nonprofit Kft., KMJV Polgármesteri Hivatala Fejlesztéspolitikai iroda, Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Mobilissimus Kft.)
- Partnerségi fórum két alkalommal – 2025. november és 2025. december
 - városi döntéshozók, polgármester, alpolgármesterek, képviselők;
 - városfejlesztésért és városüzemeltetésért felelős osztályok, további önkormányzati érintettek;
 - külső partnerek, üzleti és szociális szféra, intézményvezetők, vállalkozók;
- Partnerségi találkozó – Fenntartható Mobilitási Fórum:
 - a SUMP felülvizsgálat helyzetértékelésének eredményeinek összegző bemutatása és véleményezése
- a SUMP társadalmi egyeztetési változatának bemutatása: a közlekedésfejlesztési célok és projektek – A felülvizsgált SUMP társadalmisítási változatának lakossági véleményezése érdekében kiscsoportos, fókuszcsoport megbeszélések megtartása 2025. december 8-i, illetve 15-i héten.
- A Tervezési útmutató, partnerségi eljárásra vonatkozó elvárása szerint a dokumentum önkormányzat honlapján történő közzététele tervezett a szélesebb körű lakossági véleményezés érdekében.
- A felülvizsgált SUMP társadalmisítási változatának bemutatása munkáltatói workshop vagy fókuszcsoportos megbeszélés keretében a Kecskeméti Városi Környezetvédelmi Karta és egyéb érintett szakmai, illetve civil szervezetek részvételével.

MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA

A SUMP felülvizsgálatának **partnerségi folyamata tulajdonképpen már 2025. novemberében elfogadott Közlekedési koncepció készítése során megkezdődött**, melynek részeként online kérdőíves felmérés formájában került sor a lakosság közlekedés- és városfejlesztéssel kapcsolatos nézeteinek, igényeinek feltérképezésére a koncepció fejlesztési irányainak megalapozása érdekében. A koncepció készítése során továbbá a kialakított partnerségi gyakorlat részeként a heti szintű, Kecskeméti Városfejlesztő Kft. és a Polgármesteri Hivatal Köszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály munkatársaival folytatott megbízói egyeztetések mellett szakmai megbeszélések történtek a KEKO Kft. szakembereivel, és a város döntéshozóival (felsővezetői és bizottsági bemutatók keretében). 2025. július 17-én pedig széles körű szakmai fórumra került sor. Az általános egyetértés mellett a MÁV, a KEKO Kft., a Kerékpárosklub, illetve egyéb érintettek nyújtottak részletes észrevétellistát, amelyre tervezői válaszok születtek, ill. külön egyeztetés történt a Magyar Közút illetékeseivel is.

Tekintettel arra, hogy a SUMP felülvizsgálata mind a helyzetértékelési munkarész elkészítése, mind a stratégiai célok, intézkedések és projektek meghatározása során a koncepció készítése kapcsán kapott adatszolgáltatáson és eredményeken alapszik, így a SUMP felülvizsgálata során a már megkezdett partnerségi folyamat folytatására, az eddigi eredmények, vélemények integrálására került sor. A SUMP felülvizsgálat partnerségi folyamata is azt a célt szolgálja, hogy biztosított legyen az érintettek igényeinek és céljainak megismerése és beépítése a felülvizsgált SUMP-ba.

A SUMP felülvizsgálat tervezése során a következő megbízói, szakmai, társadalmi egyeztetések történtek, illetve tervezettek:

- Rendszeres megbízói egyeztetések az AIPA Nonprofit Kft., illetve a Polgármesteri Hivatal Fejlesztéspolitikai Iroda, Projektkoordinációs, ill. Pályázati és Közbeszerzési Osztály, továbbá a Kecskeméti Városfejlesztő Kft.

részvételével, a tervezési folyamattal kapcsolatos státusz, előrehaladás nyomonkövetésére, feladatok áttekintésére (2025.08.28., 09.18., 09.25., 10.17.)

- Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata mobilitással összefüggő stratégiai dokumentumait érintő, projektindító megbeszélés (2025.09.16.)
- A SUMP felülvizsgálat helyzetértékelő munkarészének véleményezése a Polgármesteri Hivatal, illetve a kecskeméti Városfejlesztő Kft. illetékes szervezeti egységeinek, munkatársainak bevonásával (2025. október)
- Fenntartható Mobilitási Fórum – SUMP és KHT helyzetértékelés bemutatása (2025. november 12.)
- A felülvizsgált SUMP társadalmasítási változatának lakossági véleményezése érdekében kiscsoportos, fókuszcsoport megbeszélések megtartása. Az első fókuszcsoportos beszélgetés 2025. december 9-én, 12 fővel sikeresen lezajlott.
- A felülvizsgált SUMP társadalmasítási változatának bemutatása munkáltatói workshop keretében a Kecskeméti Városi Környezetvédelmi Karta és egyéb érintett szakmai szervezetek részvételével, összesen 21 fővel 2025. december 9-én lezajlott.
- A lakossági bevonás utolsó állomása a Fenntartható Városi Mobilitási Terv társadalmasítási fázisa volt, ahol minden érintett strukturált formában véleményezhette a dokumentumot a helyzetértékelő rész mellett már a javaslati fejezetekkel, a cél- és eszközrendszerrel együtt. A társadalmasítás során, 2026. április 11. és május 2. között összesen 11 észrevétel érkezett.

7.5 PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI

Az 5.2 fejezetben bemutatott, de ott terjedelmi okokból nem részletezett **projektlistát az alábbi táblázat mutatja be részletesebben.** A táblázat az alábbi információkat tartalmazza:

Projektszám (sorszám)

- Projektnév
- Előkészítettség (szöveges leírás és kategória)
- Finanszírozás forrása (szöveges és kategória)
- Becsült költség (millió Ft és kategória)
- Hatáskör (kategória)
- Megvalósításban érintettek
- Előzmény
- Kapcsolódó projektek (előzményprojektek)
- Kockázatok (szöveges, kockázatok szintje kategória és kockázatok jellege)

A táblázat nem tartalmazza a projekt tartalmának leírását, melyről a projektnéven túl az **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** fejezetben található eszközleírások szolgálnak információval. A projekt eszközrendszerhez való illesztését, illetve a projektek ütemezését külön táblázatok ismertetik az **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** fejezetben.

6. táblázat: Részletes projektlista

Sor-szám	Projekt címe	Előkészí-tettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockáza-tok szintje	Kockáza-tok jellege
1	Kecskemét közlekedésfejlesztésének megvalósításához szükséges intézményi feltételek megteremtése	A projekt támogatottsága vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	KEKO AIPA Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	-intézményi
2	Városi Közlekedésbiztonsági Program megalkotása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		0–20	önkormányzati	Kecskemét Rendőrség	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	-pénzügyi
3	Városi Parkolási Konceptió és Audit Új parkolási koncepció készítése, közgyűlési elfogadása, összhangban a belvárosi közlekedési RMT-vel	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	
4	Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv létrehozása, beleértve a Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése - koncepció és terv készítését	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		50–100	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Konceptió			nagyon kockázato s	-társadalmi '- intézményi
5	Belvárosi Köztéralkítási Konceptió elkészítése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	-pénzügyi - társadalmi
6	Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	
7	A város intézményei és a városlakók közötti közlekedéssel kapcsolatos kommunikációs csatornák létrehozása és fenntartása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati					alacsony kockázatú	-társadalmi
8	P1 Tartalék Projekt 7. - Településüzemeltetést támogató valós idejű települési monitoring rendszer kialakítása (alapinfrastruktúra kiépítése és szenzorok beszerzése)	Tervezett	közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	250	200–500	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	TVP			közepese n kockázato s	- műszaki - pénzügyi - gazdasági
9	P1 Tartalék Projekt 11 - Automata forgalomszámláló eszközök telepítése TOP PLUSZ projekt bővítési javaslata: (1) A kerékpáros- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer felállítása, az adatok integrálása a kiépítendő városi adattárba (2) Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése, a Neumann János Egyetemmel együttműködve, a meglévő szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszerre alapozva + végrehajtás + hosszú távon továbbfejlesztés	Tervezett	közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	260	200–500	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	TVP			alacsony kockázatú	

10	Gyalogos hálózati terv és problématerkép készítése a gyalogos létesítmények felmérésével, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felmérésével, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	műszaki
11	P1 Tartalék Projekt 8. - Okos Város Stratégia kidolgozása TOP PLUSZ projekt bővítése javasolt: Közlekedésfejlesztési digitális tervtár létrehozása	Tervezett	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	8	0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	TVP			alacsony kockázatú	- műszaki
12	A 140-es, 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó helyi közlekedési feltételek feltárását célzó átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, szakanyagok elkészítése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft. Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	intézményi
13	A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomásának áthelyezése Ceglédre vagy Szolnokra, több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	állami	nem igényel jelentős forrást		50–100	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	MÁV Személyszállítási Zrt.	Közlekedési Konceptió		A sűrűbb közlekedés miatt nő az egyvágányú Cegléd - Kiskunfélegyháza szakasz zavarérzékenysége	közepesen kockázatos	műszaki
14	Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzáskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviselői platform/fórum kialakítása		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	más települések önkormányzatai				alacsony kockázatú	
15	A MÁV csoporttal való rendszeres egyeztetések, a város igényeinek megfogalmazása és érdekeinek képviselése		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	MÁV Személyszállítási Zrt.				alacsony kockázatú	
16	Belvárosi Köztéralakítási Program végrehajtása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése (pilotok)		nincs előkészítve	önkormányzati	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		100–200	önkormányzati				érintettekkel való folyamatos egyeztetés, konszenzusos megoldások kialakítása	közepesen kockázatos	társadalmi
17	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének műszaki tervezetése (az Arany János utca és a Luther köz) I. ütem	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.				alacsony kockázatú	műszaki
18	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki tervezetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) II. ütem	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.				alacsony kockázatú	műszaki
19	P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)	Támogatási kérelem benyújtva, TSZ kötés folyamatban. Beruházási koncepció készült, a tervek beszerzése a támogatási szerződés megkötését követően történhet meg.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1 108	1000–5000	önkormányzati	Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzt.	TVP	-	A kivitelezés megkezdése előtt a beruházás egyes szakaszainak burkolatfelújításához kapcsolódó víziközmű kiváltás munkálatainak elhúzódnása. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Az útlezárásokkal	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi

												szembeni lakossági ellenállás.		
20	A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, tervezetése, ütemezett megvalósítása		nincs előkészítve	állami	nem áll rendelkezésre forrás		1000–5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	MÁV Személyszállítási Zrt., Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzt.			Beruházás komplexitása, ideiglenes korlátozások szükségessége	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
21	Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		200–500	önkormányzati	0	Közlekedési Koncepció		közterületek újraelosztása során kialakuló konfliktusok (pl. parkolóhelyek megszűnése)	nagyon kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
22	Városi sétányhálózat elemeinek műszaki tervezése és kivitelezése, beleértve a belvárosi gyalogoshálózat koncepció kialakítása, A tervezett sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozása, tervezése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	önkormányzati	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		500–1000	önkormányzati	0	Közlekedési Koncepció			közepesen kockázatos	
23	P1.V3 projekt - Görögtemplom utca közterületi rehabilitációja (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00015)	Támogatási kérelem benyújtva, TSZ kötés folyamatban.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	500	500–1000	önkormányzati	Hírös Agóra Kulturális és Ifjúsági Központ Katona József Könyvtár	TVP		Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. A forgalomkorlátozások, valamint a Kiskörút felújításával való esetleges időbeli összecsúszás miatti lakossági ellenállás.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
24	Gyalogátkelőhely fejlesztési igények felmérése, fejlesztési javaslatok megfogalmazása, tervezése és megvalósítása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	önkormányzati	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Koncepció		0	alacsony kockázatú	
25	P1.V5 projekt - Lánchíd utcai iskola környezetének közterületi fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00010)	Szakszerűen és nagy részletességgel kidolgozott koncepcióterv készült.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	150	100–200	önkormányzati	KVÜ Nkft	TVP		A projektmegvalósításnak nincs jellemző kockázata. Azonban a fenntartási időszak első napjától gondoskodni kell a jelentős mennyiségű telepített növényzet gondozásáról és öntözéséről.	alacsony kockázatú	- műszaki - gazdasági
26	Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	0	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		20–50	önkormányzati	Magyar Közút Nzt.	Közlekedési Koncepció			alacsony kockázatú	
27	"Gyalogbusz" program iskolásoknak	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	0	saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati	0	Közlekedési Koncepció	Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén		alacsony kockázatú	

28	P1 Tartalék Projekt 12 - Katona Zsigmond utcán új járda építése		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	60	50–100	önkormányzati	KVÜ Nkft	TVP			alacsony kockázatú	
29	P1 Tartalék Projekt 10 – Kecskemét és Jakabszállás közötti kerékpárút fejlesztése		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	625	500–1000	önkormányzati	Magyar Közút Nzt.	TVP			alacsony kockázatú	
30	Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése : Belváros - Máriaváros vonal kialakítása és szabadidős kerékpáros kör építése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Cszak-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel		nincs előkészítve		valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		1000–5000	önkormányzati	Magyar Közút Nzt.	KHT			alacsony kockázatú	
31	P6.V2 projekt - Turisztikai, gazdasági és kerékpárhálózat fejlesztés a Múkertvárosban, valamint NATURA 2000 terület fejlesztése (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00002)	Támogatási szerződés 2025.10.08-án hatályba lépett. Tervezési program összeállítása folyamatban van.	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1 588	1000–5000	önkormányzati	KEFAG Zrt.	TVP	A 2014-30-as programozási időszakban megvalósított TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00003 azonosító számú "Kerékpárosbarát fejlesztés Kecskeméten" című projekt.	Hiányos vagy késedelmes engedélyeztetés, nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya vagy irreálisan magas ára. Pénzügyi és adminisztratív kockázatok: forráslelívási problémák, kifizetések csúszása, indikátorvállalások nem teljesülése. Fenntarthatósági és üzemeltetési kockázatok: későbbi fenntartási költségek alultervezése, környezetvédelmi hatások Forgalmkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
32	Kerékpáros utcák kiépítése érdekében "pilot" program indítása (pl. Széchenyi tér-Kossuth tér közlekedési felülete, Arany János utca) és tapasztalatainak összegyűjtése elemzése, valamint a tervezett nagyprogramok előkészítése, tervezése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	önkormányzati	saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.				közepesen kockázatos	társadalmi
33	P1.V10 projekt – Kecskemét, Irinyi utca közötti fejlesztése a Március 15. utca és Károly Róbert körút közötti szakaszon (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00014)	Támogatási szerződés 2025.10.03-án hatályba lépett. Beruházási	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	500	500–1000	önkormányzati	-	TVP	A 2014-20-as programozási időszakban megvalósított kapcsolódó projektek: -TOP-6.1.5-16-KE1-	Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció,	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi

		koncepció készült. Tervezési program összeállítása folyamatban van.									2018-00005 azonosító számú "Károly Róbert krt. II. ütemének megvalósítása" című projekt; - IKOP-3.2.0-15-2016-00007 azonosító számú "Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsony padlós autóbuszok beszerzésével" című projekt.	építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya vagy irreálisan magas ára. Forgalomkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás.		
34	P1 Tartalék Projekt 9. - Mindszenti körút gyalog- és kerékpárút építése az 54. és 5. sz. főút között	0	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	336	200–500	önkormányzati	Magyar Közút Nzt.	TVP			alacsony kockázatú	-műszaki
35	Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve		valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		100–200	részben önkormányzati	Magyar Közút Nzt.	KHT			alacsony kockázatú	-műszaki
36	Könyves Kálmán körút mentén a Kiskőrösi út -Korhánközi út közötti szakaszon kerékpárút építése	Támogatási igény beadása folyamatban.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	VJP	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	162	200–500	önkormányzati			P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)	Késedelmes engedélyeztetés, nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Forgalomkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
37	A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve		saját forrás biztosítandó		100–200	önkormányzati		KHT			alacsony kockázatú	- műszaki
38	A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbusz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése és kivitelezése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve		saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati					alacsony kockázatú	- műszaki
39	Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával, az igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		500–1000	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.				közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
40	Igények függvényében megosztott kerékpárszolgáltatás kiterjesztése és fejlesztése		nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		500–1000	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.				közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi

41	A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	0	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		50–100	önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.				alacsony kockázatú	-műszaki
42	Iskolai mobilitás kerékpárosbarát fejlesztése soft intézkedésekkel: szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő programok, kampányok és Bicibusz program elindítása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	0	Közlekedési Koncepció			alacsony kockázatú	
43	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése és megvalósítása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Koncepció		lakossági ellenállás	alacsony kockázatú	társadalmi
44	A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	nem igényel jelentős forrást		0–20	részben önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Koncepció		egyeztetések nehézsége	alacsony kockázatú	intézményi
45	A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, s a kedvezményes munkavállalói engedélyek kiadásának radikális korlátozása	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	önkormányzati	nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	0	Közlekedési Koncepció		lakossági ellenállás	nagyon kockázatos	társadalmi
46	Intelligens parkolási rendszer bevezetése	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		200-500	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Koncepció		nem megfelelő kivitelezés, folyamatos fenntartási és karbantartási igény	közepesen kockázatos	műszaki
47	A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat), és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós, állami, önkormányzati	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		50–100	részben önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	Közlekedési Koncepció		Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya vagy irreálisan magas ára.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
48	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós, állami, önkormányzati	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		50–100	részben önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	Közlekedési Koncepció		Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya vagy irreálisan magas ára.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
49	Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a	A projekt támogatottság a vezetői	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós, állami, önkormányzati	valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		50–100	részben önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	Közlekedési Koncepció		Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi

	terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	döntést igényel										Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya vagy irreálisan magas ára.		
50	Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel (a helyi kezelésű utak burkolatminőségének gyors javítása, rendszeres karbantartás és felújítások, a szükséges finanszírozási igényk biztosítása)	A projekt támogatottság a vezetői döntést igényel	nincs előkészítve	Saját forrás	saját forrás biztosítandó		50–100	részben önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	Közlekedési Koncepció			alacsony kockázatú	
51	P1.V12 projekt - Mérleg utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00012)	Támogatási kérelem benyújtva, TSZ kötés folyamatban. A tervezőre vonatkozó szerződés	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	526	500–1000	önkormányzati, de az Építési és Közlekedési Minisztérium az építtető	Építési és Közlekedési Minisztérium Magyar Közút NZrt. KTI Nonprofit Kft.	TVP	A 2014-30-as programozási időszakban megvalósított TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00003 azonosító számú "Kerékpárosbarát fejlesztés Kecskeméten" című projekt.	Hiányos vagy késedelmes engedélyeztetés, nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Konzorciumi partner (építtető) közbeszerzési eljárásának elhúzódása. Forgalmkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás.	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - intézményi - társadalmi
52	P1.V11 projekt – Búzavirág utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00004)	Támogatási szerződés 2025.07.28-án hatályba lépett. Tervezési eljárás előkészítése folyamatban van.	közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	271	200–500	önkormányzati	-	TVP	-	Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Forgalmkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás.	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
53	P1.V14 projekt - Mátyás király körút felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00003)	Támogatási szerződés 2024.11.21-én hatályba lépett. Tervezési eljárás folyamatban van.	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200	200-500	önkormányzati	-	TVP	-	Nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya. Forráslehívási problémák, kifizetések csúszása. Forgalmkorlátozások,	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - társadalmi

												kerülőutak miatt lakossági ellenállás.		
54	P1 Tartalék Projekt 13 - Ipoly utca felújítása		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	114	100–200	önkormányzati		TVP			alacsony kockázatú	
55	P1 Tartalék Projekt 15 - Csillag utca felújítása		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	300	200–500	önkormányzati		TVP			alacsony kockázatú	
56	P1 Tartalék Projekt 16 - Hegedüs köz felújítása		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	450	200–500	önkormányzati		TVP			alacsony kockázatú	
57	P1 Tartalék Projekt 17 - Harkály utca építése		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	75	50–100	önkormányzati		TVP			alacsony kockázatú	
58	P1 Tartalék Projekt 18 - Aranyhomok utca építése		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	500	200–500	önkormányzati		TVP			alacsony kockázatú	
59	P6.V1 projekt – A Gábor Dénes utca, valamint az 53102 jelű út fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00004)	Támogatási kérelem benyújtva, TSZ kötés folyamatban. A tervezőre vonatkozó szerződés a TSZ hatálybalépés ét követően léptethető hatályba. Magyar Közút Nonprofit Zrt. az építtető.	közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	910	500–1000	önkormányzati	Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzrt.	TVP	A 2014-20-as programozási időszakban megvalósított kapcsolódó projektek: -TOP-6.1.5-15-KE1-2016-00002 azonosító számú "Homokbánya, Déli feltáró út I. ütemének megvalósítása" című projekt; - TOP-6.1.5-16-KE1-2017-00001 azonosító számú "Homokbánya Déli feltáró út II. ütem megvalósítása" című projekt.	Hiányos vagy késedelmes engedélyeztetés, nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbeclslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Konzorciumi partner (építtető) közbeszerzési eljárásának elhúzódása. Forráslehívási problémák, kifizetések csúszása. Forgalomkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás. Területszerzés elhúzódása.	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
60	P6 Tartalék Projekt 2. - Nagykörút felújítása (Budai kapu - Katona József Gimnázium közötti szakaszon		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	4 500	1000–5000	önkormányzati	Magyar Közút Nzrt	TVP			alacsony kockázatú	
61	P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	100	100–200	önkormányzati		TVP			közepesen kockázatos	- műszaki
62	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése	Külön kezelendő projektek	előkészített	Saját forrás, uniós forrás?	saját forrás biztosítandó		50–100	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.				alacsony kockázatú	-társadalmi
63	Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbusz-hálózati fejlesztések megvalósítása		nincs előkészítve		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		1000–5000	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.				alacsony kockázatú	

64	A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek megtervezése és megvalósítása		nincs előkészítve		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		200–500	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	-műszaki
65	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. utastájékoztatással és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységének továbbfejlesztése		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	
66	Az elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése		nincs előkészítve		saját forrás biztosítandó		50–100	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió			közepese n kockázato s	- műszaki
67	Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások bevezetése		nincs előkészítve		saját forrás biztosítandó		50–100	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	- műszaki
68	Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétvégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztésének lehetőségeinek vizsgálata		nincs előkészítve		saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió		lakossági ellenállás (autóbusz-közlekedés zajhatása)	közepese n kockázato s	-pénzügyi - társadalmi
69	Munkahelyi és intézményi fenntartható mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése és támogatása, beleértve az e-mobilitást, illetve a carpooling használatának ösztönzését		nincs előkészítve		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		20–50	önkormányzati	0	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	
70	Igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérletek a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		50–100	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	
71	A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)		saját forrás biztosítandó		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Magyar Közút Nzrt. MÁV Személyszállítási Zrt.	Közlekedési Konceptió	P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)	lakossági ellenállás	közepese n kockázato s	- társadalmi
72	A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok pl. Széchenyi tér revitalizációja, Autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbusszávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		1000–5000	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Magyar Közút Nzrt. MÁV Személyszállítási Zrt.	Közlekedési Konceptió	Intermodális csomópont kialakítása Kecskeméten	kapcsolódó projekt magas kockázata	közepese n kockázato s	
73	A helyi autóbuszok előnyben részesítésének városi vizsgálata, ezzel összefüggésben a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	részben önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	Közlekedési Konceptió		közúti kapacitás vélhető csökkenése miatti ellenállás	közepese n kockázato s	-társadalmi
74	Az előnyben részesítés ütemezett kiépítése a menetrendszerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban és keresztmetszetekben, a program végrehajtása.		nincs előkészítve		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		1000–5000	részben önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Magyar Közút Nzrt. MÁV Személyszállítási Zrt.	Közlekedési Konceptió		0	alacsony kockázatú	- műszaki

75	A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése, az autóbusz-közlekedés változatlan biztosítása mellett		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Kecskeméti Városrendészet	Közlekedési Konceptió, KHT		közüti korlátozások szubjektív érzékelése	alacsony kockázatú	- társadalmi
76	Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft. Kecskemét Rendőrség Kecskeméti Városrendészet	Közlekedési Konceptió	Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében		alacsony kockázatú	
77	Kommunikációs kampány indítása város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft. Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Magyar Közút Nrt.	Közlekedési Konceptió	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében		alacsony kockázatú	
78	Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében		nincs előkészítve		nem igényel jelentős forrást		0–20	részben önkormányzati	Kecskemét Rendőrség Kecskeméti Városrendészet	Közlekedési Konceptió	Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása		alacsony kockázatú	
79	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében		nincs előkészítve		saját forrás biztosítandó		0–20	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft. Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Magyar Közút Nrt. Kecskeméti Városrendészet Polgármesteri Hivatal közlekedésfejlesztés ben érintett szervezeti egységei Környező települések önkormányzatai	Közlekedési Konceptió	Kommunikációs kampány indítása város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére	lakossági véleményének reprezentativitásának biztosítása	alacsony kockázatú	- társadalmi
80	A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása (beleértve: Méntelek, Hetényegyháza, Katonatelep módváltási lehetőségeinek megteremtése)		közepesen előkészített (tanulmányter v van rá)		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		200-500	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Kecskeméti Városfejlesztő Kft. Magyar Közút Nonprofit Zrt. MÁV Személyszállítási Zrt.	Közlekedési Konceptió			alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - intézményi
81	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbusztelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében		nincs előkészítve		valószínűsíthető en (részben) igényelhető forrás		20–50	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.				alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - intézményi

82	A helyi autóbusz csere program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbuszflottájának tervszerű megújítása	Folyamatban lévő megvalósítás	előkészített	Pályázati + Önkormányzati	saját forrás biztosítandó		1000–5000	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.			Technológia kiforratlanságából adódó kockázatok Karbantartáshoz szükséges speciális szakértelem	közepesen kockázatos	- műszaki - intézményi - pénzügyi
83	A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása , környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása	tervi szint	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	saját forrás biztosítandó		1000–5000	önkormányzati	Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.	155/2023. (VI.22) KGY határozat		Technológia kiforratlanságából adódó kockázatok Karbantartáshoz szükséges speciális szakértelem	közepesen kockázatos	- műszaki - intézményi - pénzügyi
84	Városi járműpark zöldátállása: A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése és ütemezett megvalósítása		nincs előkészítve	önkormányzati	saját forrás biztosítandó		200–500	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft.	Közlekedési Koncepció			közepesen kockázatos	- pénzügyi
85	Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével		nincs előkészítve	önkormányzati, magán	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		100–200	részben önkormányzati	közműszolgáltatók, magánbefektetők	Közlekedési Koncepció		elektromos hálózat felkészítése a többletterhelésre	közepesen kockázatos	- műszaki
86	Vacsi köz külterületi szakaszának fejlesztése	Támogatási igény beadva.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	KAP	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	150	100–200	önkormányzati				Hiányos vagy késedelmes engedélyeztetés, nem megfelelő műszaki tervezés, reálisnál alacsonyabb költségbecslés. Kivitelezői késedelmek, áremelkedés (infláció, építőanyagárak), műszaki minőségkockázat. Közbeszerzési kockázatok: jogorvoslati eljárások, eljárási hibák, ajánlatok hiánya vagy irreálisan magas ára. Forráslehívási problémák, kifizetések csúszása, indikátorvállalások nem teljesülése. Környezetvédelmi hatások. Forgalomkorlátozások, kerülőutak miatt lakossági ellenállás.	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
87	Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése, valamint a Szolnoki úti kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00011)	A Nyíri út szakaszra koncepcióterv készült. A közműkiváltással kapcsolatos előkészítés zajlik.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	456	200–500	önkormányzati	-	-		Nem ismert, hogy a két különböző típusú fejlesztés (1. új építés, 2. felújítás), illetve földrajzi helyszín kivitelezése hogyan szervezhető egy beruházási tevékenységbe.	alacsony kockázatú	műszaki
88	Kecskemét-Kadafalván Nárcisz utca teljes hosszúságában 2*1 forgalmi sávban, 5,5 méter burkolatszélességű közút, valamint párhuzamosan futó járda és gyalog-	Szerződéskötési eljárás	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	saját forrás biztosítandó	12	0–20	önkormányzati			TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00007 azonosítószámú „Közösségi színtér létrehozása	- forrás biztosítása - kerékpárút hiánya	alacsony kockázatú	- műszaki - gazdasági - társadalmi

	kerékpár út megtervezése, az épülő közösségi ház előtti szakaszra.										Kadafalván” és TOP_PLUSZ-3.4.1-23-KE1-2025-00006 azonosítószámú „Egészségügyi intézmény létrehozása Kadafalván”			
89	A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása, a Nagykörút - Ceglédi út csomópontban biztonságos kerékpáros átvezetés megépítésével		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		200–500	részben önkormányzati	Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzrt.	KHT		lakossági ellenállás	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
90	Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	saját forrás biztosítandó	125	100–200	önkormányzati	Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzrt.	KHT			alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
91	Egyirányú utcák forgalommal szemben történő kerékpározhatóságának biztosítása		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	nem igényel jelentős forrást		0–20	önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	KHT			alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
92	A Sétatér utca - Bethlen körút - Vacsai köz kerékpáros útvonal korszerűsítése, ezáltal Vacsihegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Gyenes Mihály tér északi oldalán minőségi kerékpáros átvezetés kiépítése		közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	önkormányzati	saját forrás biztosítandó		50–100	önkormányzati	Magyar Közút Nzrt.	KHT			alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
93	A déli városrészek kerékpáros bekötése a Halasi úti elem megépítésével, a 142-es vasútvonal keresztezése gyalogos-kerékpáros aluljáróval		nincs előkészítve	0	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás		1000–5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel	MÁV Személyszállítási Zrt., Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzrt.	KHT			közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
94	Kerékpáros útvonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása		nincs előkészítve	0	saját forrás biztosítandó		50–100	részben önkormányzati	Építési és Közlekedési Minisztérium, Magyar Közút Nzrt.	KHT		fenntartási költségek	alacsony kockázatú	- intézmény
95	P1.V4 projekt - Rudolf lak tanya rehabilitációs fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00001)		előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	883	500–1000	önkormányzati	Kecskeméti Városfejlesztő Kft. KVÜ Nkft.				alacsony kockázatú	

7.6 PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE ÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

A többszempontú elemzés (*multi-criteria analysis*, MCA) egy közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével **projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében**. Az értékeléshez az értékelendő projektekre nézve releváns, számszerűsíthető szempontok és az utóbbi szempontok fontosságát kifejező súlyszámok szükségesek.

A SUMP vonatkozásában 95 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétősége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

7.6.1 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS MÓDSZERE

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg. Ezek **három egyforma (1/3) súlyú fő kategóriát képeznek: költség, haszon (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és megvalósíthatóság**.

Az egyes szempontokhoz általában 1-től 3-ig terjedő pontszámot rendeltünk, úgy, hogy minél nagyobb a pontszám, annál kedvezőbb az adott szempont szerinti értékelés.

Az egyes szemponthoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%.

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100**. (Az 1 és 3 közötti pontszámok és a súlyszámok szorzatösszegét 100/3-mal szorozzuk meg.)

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

Az alábbiakban a szempontrendszer hierarchiáját mutatjuk be, az egyes szempontcsoportok és szempontok tartalmával, meghatározásának módjával, valamint fontosságából következő súlyszámával.

7.6.1.1 Költség

A **projekt becsült költsége** kiemelten fontos információt jelent a megvalósítás finanszírozása és ütemezése szempontjából, emellett **a hasznokkal összevetve arra nézve is iránymutatást ad, hogy mennyire költséghatékony azt megvalósítani**.

A becsült költségek tekintetében az alábbi hét kategóriába osztjuk a projekteket:

3 pont	20 millió Ft alatti
2,5 pont	20–50 millió Ft közötti
2 pont	50–100 millió Ft közötti
1,5 pont	100–200 millió Ft közötti
1 pont	200 millió Ft – 500 millió Ft közötti
0,5 pont	500 millió Ft – 1 milliárd Ft közötti
0 pont	1 milliárd Ft – 5 milliárd Ft közötti

A fenti kategóriák általánosságban a projektek egyenletesebb eloszlását teszik lehetővé, az így képzett nem lineáris skála lehetőséget ad a projektek közötti különbségek figyelembevételére. Az információk a korábban készült városfejlesztési és közlekedésfejlesztési háttérdokumentációkból, nagyvonalú költségbecslésekből, valamint a várossal történt egyeztetés eredményeiből származnak.

Súlyszám: 1/3

7.6.1.2 Hasznok

A projektek megvalósításával jelentkező **hasznot a rövid távon érzékelhető, műszaki szempontú hatásosságon, eredményességen keresztül és a hosszú távon jelentkező, közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokon keresztül értékeljük**.

Az értékelés alapját részben **az Európai Bizottság megbízásából készült KonSULT Policy Guidebook**⁵⁶ biztosítja, amely **különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést**. A KonSULT-ban kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekttypusokat (pl. kerékpárforgalmi hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, új út építése stb.), így Kecskemét esetében is releváns információt szolgáltat a projektek szinte teljes spektrumára nézve. A projektek egy része több, külön-külön értékelt intézkedésből tevődik össze (pl. forgalomcsillapítás és a parkolás szabályozása), így ezekben az esetekben az egyes elemek különálló pontszámait átlagoltuk. Minden esetben -5 és +5 közötti pontszámok szerepelnek, amelyeket az MCA-hoz 1–3 közötti pontszámokra szükséges átalakítani – ez az átalakítás az egyes szempontok esetén kapott pozitív és negatív szélsőértékek közötti egyenletes eloszlás mentén történt, az alábbiak szerint:

	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)
szélsőértékek	-0,75–5	-1-3,33	-1-4,5	-0,75–4,17

Tekintettel arra, hogy a KonSULT zömmel nyugat-európai városokban végrehajtott projektek alapján nyújt általános ajánlást az egyes szempontok szerinti értékelésre, és nem kifejezetten közép-kelet-európai vagy magyar városokra ad iránymutatást, **a KonSULT értékelésével párhuzamosan, attól függetlenül is értékeljük a projekteket ugyanazon szempontok mentén**. Ennek alapját a várossal történő, hosszú idejű együttműködés és információcsere, a helyi adottságok és specifikus igények és korlátozó tényezők ismerete, valamint a projektek tartalmának részletekbe menő ismerete jelenti – mindazok a tényezők, amelyeket a szakirodalmi alapú értékelés esetében nem lehet maradéktalanul figyelembe venni.

⁵⁶ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/>

A szakértői értékelésnél az 1–3 pont közötti skálát alkalmaztuk, az alábbi megfontolások mentén, mind a négy előbb felsorolt értékelési szempont esetében (közlekedési hatékonyság javítása, gazdasági hatás, társadalmi hatás és környezetminőség javítása).

Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	erőteljes pozitív hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	semleges hatás

Annak érdekében, hogy az egyes projekttypusok hatásának iránya mellett a hatás mértéke is figyelembe vehető legyen (a projekt léptékével összhangban, a költségekkel összevethetően), **megbecsültük és figyelembe vettük a hatásterület nagyságát, az érintettek számát és a hatás közvetlenségét** is, 0-tól 3-ig terjedő skálán (mindhárom szempont szerint 0-1-ig az alábbiak szerint). A fenti hatáspontszámokat ezzel az értékkel megszoroztuk.

Hatásterület	Érintettek száma	Hatás közvetlensége	Pont
városon túlmutató	sok érintett	közvetlen	1
városi	közepesen sok érintett	közvetett	0,5
lokális	kevés érintett	távoli	0

A haszon összegzett súlyszáma: 1/3. Ezen belül a KonsULT eredményei 33%-os, a szakértői értékelés eredményei 67%-os súllyal szerepelnek.

Az értékelési szempontokat a szakpolitikai célokhoz való hozzájárulás alapján vesszük figyelembe, amelyet az alábbi alpontokban részletesebben ismertetünk.

Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához

Ez a szempont **a várost érintő közlekedési rendszer működési hatékonyságának javulását fejezi ki**, és a KonsULT értékelési rendszerében *Efficiency* megnevezéssel szerepel.

Súlysám: 30% mind a KonsULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható gazdasági hatás

A **gazdasági hatás** a KonsULT módszertanában *Economic growth* néven szerepel.

Súlysám: 20% mind a KonsULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható társadalmi hatás

Összetettségük okán a **társadalmat érintő hatásokat a KonsULT két komponensre bontva értékeli: *Equity and social inclusion* (egyenlőség és társadalmi befogadás) és *Safety* (biztonság)**. Mivel a két részszerponton egyformán fontosnak tartjuk, minden projekt esetében a két szempontra adott pontszám számtani átlagát vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén a társadalomra gyakorolt közvetett következményeket egy hatásként vettük figyelembe.

Súlysám: 20% mind a KonsULT, mind, a szakértői értékelés keretén belül.

Várható környezeti hatás

Ennél a szempontnál **a fenntarthatóság terén elvárt hosszú távon jelentkező hatásokat értékeljük**. Csakúgy, mint a társadalmi hatást, a KonsULT ezt a szempontot is két részszerpontonra bontva kezeli: *Liveable streets* (élhető utcák)

és *Protection of the environment* (környezetvédelem) – ezeket egyenlő súllyal vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetében egy szempontként kezeljük a környezetre és az élhetőségre gyakorolt hatásokat.

Súlysám: 30% mind a KonsULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

7.6.1.3 Megvalósíthatóság

A projektek prioritási sorrendjében fontos szerepet játszik az **előkészítettség**, emellett a megvalósíthatóságukat nagyban befolyásolják **a finanszírozási lehetőségek és az esetlegesen felmerülő akadályok, kockázatok**.

Összegzett súlysám: 1/3

A projekt előkészítettségi állapota

A megvalósíthatóság szempontjából fontos körülmény, hogy **az adott projekt előkészítése mennyire előrehaladott**– ennek mentén három kategóriába sorolható minden beavatkozás. A vizsgált projektek egy része előkészített, részletes (engedélyezési vagy kiviteli) tervek vagy a projekt jellegének megfelelő más hasonló szintű előkészítő dokumentumok állnak rendelkezésre. Más részük ugyan nincs ilyen szinten előkészítve, ugyanakkor rendelkezésre áll már valamilyen tervdokumentáció, például tanulmányterv, megvalósíthatósági tanulmány vagy döntéselőkészítő dokumentáció. A projektek harmadik csoportjába azokat soroljuk, amelyek vagy teljesen új SUMP projektek, vagy már meglévő ötletek alapján kerültek rögzítésre, de a jelen dokumentáció készítésekor még nincsenek előkészítve.

A pontozást az alábbi módon végezzük el:

Pontszám	A projektek előkészítettségi állapota
3 pont	előkészített
2 pont	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)
1 pont	nincs előkészítve

Súlysám: 1/3 a megvalósíthatóság keretén belül.

Finanszírozhatóság

A finanszírozhatóság tekintetében a támogatási lehetőségeket értékeljük, az alábbiak szerint:

Pontszám	Finanszírozhatóság
3 pont	- nem igényel jelentős forrást - elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2 pont	- valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás - saját forrás biztosítandó
1 pont	nem áll rendelkezésre forrás

A finanszírozási lehetőségeket elsősorban az operatív programokkal kapcsolatos hatályos dokumentumok és egyéb jogszabályok, valamint a város stratégiai dokumentumai alapján tártuk fel.

Fontos megjegyezni, hogy a projektek megvalósítása szempontjából a becsült költség és a finanszírozhatóság jellege együtt kritikus tényező.

Súlysám: 1/3 a megvalósíthatóság keretén belül.

Kockázatok

A projekt megvalósításának gátat szabhat, ha az intézkedésnek gyenge a társadalmi-politikai támogatottsága, ha problémák várhatók a tulajdonviszonyok rendezésével kapcsolatban, ha nehézséget jelent az engedélyezési folyamat teljesítése, vagy egyéb műszaki és intézményi akadályok ismertek.

A projektek értékelését az alábbi módon végezzük el a kockázati tényezők szerint:

Pontszám	Kockázat
3 pont	alacsony kockázatú
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	nagyon kockázatos

Az információk elsősorban a projekt tárgyának ismeretéből, valamint a várossal történt egyeztetésekből származnak.

Súlyszám: 1/3 a megvalósíthatóság keretén belül.

7.6.2 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYE

A jelen pontban az 5.2. fejezetben bemutatott többszempontú elemzés (MCA) részletes eredményeit mutatjuk be – beleértve az egyes szempontok bemenő adatait is.

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba. Az elemzés eredményeként a projektek 48 és 84 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

7. táblázat: A projektértékelés részletes eredménye

		Költség		Haszon													Megvalósíthatóság											
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33						
1	Kecskemét közlekedésfejlesztésének megvalósításához szükséges intézményi feltételek megteremtése	82	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	3,0	2,0	2,0	3	3	2	2	2,50	2,08	1	3	3	2,33						
2	Városi Közlekedésbiztonsági Program megalkotása	79	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	3,0	2,0	3	2	3	2	2,50	2,08	1	2	3	2,00						
3	Városi Parkolási Konceptió és Audit Új parkolási koncepció készítése, közgyűlési elfogadása, összhangban a belvárosi közlekedési RMT-vel	74	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	3,0	2,0	3	2	3	2	2,00	1,67	1	2	3	2,00						
4	Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv létrehozása, beleértve a Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése - koncepció és terv készítését	61	50–100	2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	3,0	3,0	3	2	3	3	2,00	1,87	2	2	1	1,67						
5	Belvárosi Köztéralakítási Konceptió elkészítése	69	20–50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	2,0	3,0	3,0	2	2	3	3	2,00	1,67	1	2	3	2,00						

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság									
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám					
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
6	Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása	71	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	3,0	2	1	2	3	2,00	1,40	1	2	3	2,00					
7	A város intézményei és a városlakók közötti közlekedéssel kapcsolatos kommunikációs csatornák létrehozása és fenntartása	74	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	3,0	2,0	2	1	3	2	2,50	1,67	1	2	3	2,00					
8	P1 Tartalék Projekt 7. - Településüzemeltetést támogató valós idejű települési monitoring rendszer kialakítása (alapinfrastruktúra kiépítése és szenzorok beszerzése)	54	200–500	1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	2,0	1,0	2,0	2	2	1	2	2,50	1,50	2	3	2	2,33					
9	P1 Tartalék Projekt 11 - Automata forgalomszámláló eszközök telepítése TOP PLUSZ projekt bővítési javaslata: (1) A kerékpáros- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer felállítása, az adatok integrálása a kiépítendő városi adattárba (2) Adatalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése, a Neumann János Egyetemmel együttműködve, a meglévő szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszerre alapozva + végrehajtás + hosszú távon továbbfejlesztés	56	200–500	1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	1,0	2,0	3	2	1	2	2,00	1,40	2	3	3	2,67					

		Költség			Haszon												Megvalósíthatóság									
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám				
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33				
10	Gyalogos hálózati terv és problématerkép készítése a gyalogos létesítmények felmérésével, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felmérésével, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel	73	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	3,0	3,0	2	1	3	3	2,00	1,53	1	2	3	2,00				
11	P1 Tartalék Projekt 8. - Okos Város Stratégia kidolgozása TOP PLUSZ projekt bővítése javasolt: Közlekedésfejlesztési digitális tervtár létrehozása	84	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	3,0	3,0	3	2	3	3	2,00	1,87	2	3	3	2,67				
12	A 140-es, 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó helyi közlekedési feltételek feltárását célzó átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, szakanyagok elkészítése	62	20–50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	1,0	2,0	3	2	1	2	1,50	1,05	1	2	3	2,00				
13	A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomásának áthelyezése Ceglédre vagy Szolnokra, több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében	58	50–100	2	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	3	2	2	1,50	1,20	1	3	2	2,00				

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság								
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám				
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33				
14	Az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében a vonzáskörzet településeivel közös szakmai és érdekképviselői platform/fórum kialakítása	76	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	2,50	1,50	1	3	3	2,33				
15	A MÁV csoporttal való rendszeres egyeztetések, a város igényeinek megfogalmazása és érdekeinek képviselete	76	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	2,50	1,50	1	3	3	2,33				
16	Belvárosi Köztéralkítási Program végrehajtása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése (pilotok)	45	100–200	1,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	1,50	0,90	1	2	2	1,67				
17	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének műszaki terveztetése (az Arany János utca és a Luther köz) I. ütem	69	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	1,50	0,90	2	2	3	2,33				
18	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki terveztetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) II. ütem	64	20–50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	1,50	0,90	2	2	3	2,33				
19	P1.V13 projekt - Kiskörút részleges felújítása, valamint forgalomcsillapító műtárgyak telepítése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00002 azonosító számú projekt)	43	1000-5000	0	0,6	1,0	1,8	1,6	1,5	1,9	2,0	2,3	2	1	2	2	2,50	1,53	2	3	2	2,33				
20	A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, terveztetése, ütemezett megvalósítása	38	1000-5000	0	3,0	0,0	4,0	3,0	2,3	1,5	2,8	2,7	3	2	2	3	2,50	2,10	1	1	2	1,33				
21	Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel	52	200–500	1	-0,4	2,0	3,5	2,8	1,1	2,4	2,6	2,6	3	2	2	3	2,50	2,03	2	2	1	1,67				

		Költség			Haszon												Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám					
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
22	Városi sétányhálózat elemeinek műszaki tervezése és kivitelezése, beleértve a belvárosi gyalogoshálózat koncepció kialakítása, A tervezett sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozása, tervezése	38	500–1000	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,5	1,4	1,8	2	1	2	3	2,00	1,27	1	2	2	1,67					
23	P1.V3 projekt - Görögtemplom utca közterületi rehabilitációja (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00015)	39	500–1000	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,5	1,4	1,8	2	2	2	3	1,00	0,68	2	3	2	2,33					
24	Gyalogátkelőhely fejlesztési igények felmérése, fejlesztési javaslatok megfogalmazása, tervezése és megvalósítása	71	0–20	3	0,0	2,0	2,3	1,3	1,3	2,4	2,2	2,2	2	1	2	3	2,00	1,37	1	2	3	2,00					
25	P1.V5 projekt - Lánchíd utcai iskola környezetének közterületi fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00010)	53	100–200	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	1,00	0,60	2	3	3	2,67					
26	Biztonságos, kellően széles járdák, gyalogos átvezetések létesítése az oktatási intézmények környékén	60	20–50	2,5	0,0	2,0	2,3	1,3	1,3	2,4	2,2	2,2	2	1	2	2	1,50	0,93	1	2	3	2,00					
27	"Gyalogbusz" program iskolásoknak	66	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	2	2	1,50	0,94	1	2	3	2,00					
28	P1 Tartalék Projekt 12 - Katona Zsigmond utcán új járda építése	58	50–100	2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,5	1,4	1,8	2	1	2	2	1,00	0,57	2	3	3	2,67					
29	P1 Tartalék Projekt 10 – Kecskemét és Jakabszállás közötti kerékpárút fejlesztése	49	500–1000	0,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	1	2	2	2,00	1,26	2	3	3	2,67					

		Költség			Haszon												Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám					
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
30	Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése : Belváros - Máriaváros vonal kialakítása és szabadidős kerékpáros kör építése fogadólétesítménnyel és Hetényegyházi úti csatlakozással az Arborétumtól a Csukás-ér mentén árnyékolással, pihenőhelyekkel	39	1000-5000	0	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	3	3	2,00	1,49	1	2	3	2,00					
31	P6.V2 projekt - Turisztikai, gazdasági és kerékpároshálózat fejlesztés a Műkertvárosban, valamint NATURA 2000 terület fejlesztése (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00002)	45	1000-5000	0	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	2	2	2	2,00	1,36	3	3	2	2,67					
32	Kerékpáros utcák kiépítése érdekében "pilot" program indítása (pl. Széchenyi tér-Kossuth tér közlekedési felülete, Arany János utca) és tapasztalatainak összegyűjtése elemzése, valamint a tervezett nagyprogramok előkészítése, tervezése	68	20–50	2,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	3	1	2	3	2,50	1,92	1	2	2	1,67					
33	P1.V10 projekt – Kecskemét, Irinyi utca közúti fejlesztése a Március 15. utca és Károly Róbert körút közötti szakaszon (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00014)	48	500–1000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	1	2	2	2,00	1,12	3	3	2	2,67					
34	P1 Tartalék Projekt 9. - Mindszenti körút gyalog- és kerékpárút építése az 54. és 5. sz. főút között	63	200–500	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,50	1,96	2	3	3	2,67					
35	Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, applikációval kiegészítve	56	100–200	1,5	2,0	0,0	1,0	0,5	2,0	1,5	1,7	2,0	2	2	3	3	2,00	1,52	1	2	3	2,00					
36	Könyves Kálmán körút mentén a Kiskőrösi út - Korhánközi út közötti szakaszon kerékpárút építése	59	100–200	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	1	3	3	2,00	1,48	2	3	2	2,33					

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33						0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
37	A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása	59	100–200	1,5	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	1	3	3	2,50	1,82	1	2	3	2,00						
38	A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbusz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése és kivitelezése	62	20–50	2,5	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	1	3	3	1,50	1,09	1	2	3	2,00						
39	Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával, az igények függvényében, megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése pilot jelleggel	41	500–1000	0,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,1	2,6	2,1	2,4	2	1	3	3	2,00	1,53	1	2	2	1,67						
40	Igények függvényében megosztott kerékpárszolgáltatás kiterjesztése és fejlesztése	41	500–1000	0,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,1	2,6	2,1	2,4	2	1	3	3	2,00	1,53	1	2	2	1,67						
41	A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése	65	50–100	2	0,7	1,3	3,3	2,7	1,5	2,1	2,5	2,6	2	1	3	3	2,50	1,87	1	2	3	2,00						
42	Iskolai mobilitás kerékpárosbarát fejlesztése soft intézkedésekkel: szemléletformáló, kerékpározást népszerűsítő programok, kampányok és Bicibusz program elindítása	72	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	2	1	2,00	1,13	1	3	3	2,33						
43	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése és megvalósítása	61	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	1,0	2,0	2	1	1	2	1,00	0,53	1	2	3	2,00						

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33						
44	A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása	66	0–20	3	2,0	2,0	-1,0	0,0	2,0	2,4	1,0	1,8	2	2	1	2	1,00	0,60	1	3	3	2,33						
45	A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, s a kedvezményes munkavállalói engedélyek kiadásának radikális korlátozása	69	0–20	3	3,0	-1,0	1,0	1,5	2,3	1,0	1,7	2,3	3	2	2	3	2,00	1,58	1	3	1	1,67						
46	Intelligens parkolási rendszer bevezetése	52	200–500	1	2,5	1,0	0,5	1,3	2,1	1,9	1,5	2,2	3	2	2	3	2,50	2,00	1	2	2	1,67						
47	A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat), és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	50–100	2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	1,0	2,0	2,0	3	1	2	2	1,50	1,05	2	2	2	2,00						
48	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	50–100	2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	1,0	2,0	2,0	3	1	2	2	1,50	1,05	2	2	2	2,00						

		Költség			Haszon												Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám					
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
49	Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében	56	50–100	2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	1,0	2,0	2,0	3	1	2	2	1,50	1,05	2	2	2	2,00					
50	Városi burkolatfelújítási program készítése, prioritási listával és ütemezéssel (a helyi kezelésű utak burkolatminőségének gyors javítása, rendszeres karbantartás és felújítások, a szükséges finanszírozási igényk biztosítása)	58	50–100	2	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,00	1,20	1	2	3	2,00					
51	P1.V12 projekt - Mérleg utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00012)	52	500–1000	0,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,00	1,20	3	3	3	3,00					
52	P1.V11 projekt – Búzavirág utca felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00004)	54	200–500	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,00	1,20	2	3	3	2,67					
53	P1.V14 projekt - Mátyás király körút felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00003)	58	200–500	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,00	1,20	3	3	3	3,00					
54	P1 Tartalék Projekt 13 - Ipoly utca felújítása	52	100–200	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	1	2	1,00	0,56	2	3	3	2,67					
55	P1 Tartalék Projekt 15 - Csillag utca felújítása	47	200–500	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	1	2	1,00	0,56	2	3	3	2,67					
56	P1 Tartalék Projekt 16 - Hegedüs köz felújítása	47	200–500	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	1	2	1,00	0,56	2	3	3	2,67					

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33						
57	P1 Tartalék Projekt 17 - Harkály utca építése	58	50–100	2	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	1	1	2	1,00	0,52	2	3	3	2,67						
58	P1 Tartalék Projekt 18 - Aranyhomok utca építése	46	200–500	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	1	1	2	1,00	0,52	2	3	3	2,67						
59	P6.V1 projekt – A Gábor Dénes utca, valamint az 53102 jelű út fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-6.2.1-23-KE1-2025-00004)	45	500–1000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	2	2	2,00	1,21	2	3	2	2,33						
60	P6 Tartalék Projekt 2. - Nagykörút felújítása (Budai kapu - Katona József Gimnázium közötti szakaszon	42	1000-5000	0	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	1	2	2,00	1,11	2	3	3	2,67						
61	P1.V6 projekt - Kiskőrösi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése Kecskeméten (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00008)	56	100–200	1,5	2,5	0,0	2,3	1,9	2,1	1,5	2,2	2,4	3	2	2	3	1,50	1,21	2	3	2	2,33						
62	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése	70	50–100	2	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	3	2	3	3	2,00	1,68	3	2	3	2,67						
63	Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbusz-hálózati fejlesztések megvalósítása	42	1000-5000	0	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	3	2	2	2	2,50	1,82	1	2	3	2,00						

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33						0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
64	A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek megtervezése és megvalósítása	47	200–500	1	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	3	2	2	3	1,50	1,19	1	2	3	2,00						
65	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. utastájékoztatással és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységének továbbfejlesztése	78	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	1	1	2	2	3,00	1,69	1	3	3	2,33						
66	Az elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése	63	50–100	2	1,8	1,3	1,0	1,5	1,9	2,1	1,7	2,3	2	2	2	2	3,00	2,00	1	2	2	1,67						
67	Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások bevezetése	66	50–100	2	1,0	0,0	0,5	1,0	1,6	1,5	1,5	2,1	3	1	2	2	3,00	1,97	1	2	3	2,00						
68	Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétvégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztésének lehetőségeinek vizsgálata	59	20–50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	2,0	2,0	3	2	2	2	1,50	1,15	1	2	2	1,67						
69	Munkahelyi és intézményi fenntartható mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése és támogatása, beleértve az e-mobilitást, illetve a carpooling használatának ösztönzését	65	20–50	2,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	2,3	2,0	2,3	2	2	2	2	2,00	1,36	1	2	3	2,00						

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészített-ségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33						
70	Igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérletek a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével	58	50–100	2	0,0	0,0	2,5	0,5	1,3	1,5	2,3	2,0	2	2	1	2	1,50	0,89	2	2	3	2,33						
71	A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)	63	20–50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	2,0	2,0	3	2	2	2	1,50	1,15	2	2	2	2,00						
72	A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok pl. Széchenyi tér revitalizációja, Autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbuszsávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása	40	1000-5000	0	3,0	2,0	1,0	1,0	2,3	2,4	1,7	2,1	3	2	2	3	2,00	1,63	2	2	2	2,00						
73	A helyi autóbuszok előnyben részesítésének városi vizsgálata, ezzel összességében a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően	66	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	1,50	0,90	1	3	2	2,00						
74	Az előnyben részesítés ütemezett kiépítése a menetrendszerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban és keresztmetszetekben, a program végrehajtása.	42	1000-5000	0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,3	1,5	1,7	2,1	3	2	2	2	2,50	1,74	1	2	3	2,00						
75	A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése, az autóbusz-közlekedés változatlan biztosítása mellett	73	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	1	1	2	3	2,00	1,26	1	3	3	2,33						

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettség állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33						
76	Rendszeres közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon való bemutatása	74	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	3	2	2,00	1,35	1	3	3	2,33						
77	Kommunikációs kampány indítása város közlekedési helyzetének bemutatására, a szakterületi elképzelések vázolására, a környezetbarát és fenntartható városi mobilitás népszerűsítésére	75	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	2	3	2	2,00	1,44	1	3	3	2,33						
78	Láthatóbb rendőrségi jelenlét az utakon, emellett szemléletformáló és edukációs programsorozat indítása a Rendőrséggel karöltve a közlekedési kultúra javítása érdekében	80	0–20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	3	3	2,50	1,85	1	3	3	2,33						
79	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében	74	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	3,0	2,0	2	1	3	2	2,50	1,67	1	2	3	2,00						
80	A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása (beleértve: Méntelek, Hetényegyháza, Katonatelep módváltási lehetőségeinek megteremtése)	58	200–500	1	3,0	2,0	1,0	1,0	2,3	2,4	1,7	2,1	2	2	2	3	2,50	1,87	2	2	3	2,33						
81	A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbustelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében	62	20–50	2,5	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	2	2	3	1,50	1,06	1	2	3	2,00						

		Költség			Haszon													Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám						
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33						
82	A helyi autóbusz csere program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. autóbuszflottájának tervszerű megújítása	41	1000-5000	0	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	1	2	3	2,00	1,33	3	2	2	2,33						
83	A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása, környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása	37	1000-5000	0	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	1	2	3	2,00	1,33	2	2	2	2,00						
84	Városi járműpark zöldátállása: A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése és ütemezett megvalósítása	44	200-500	1	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	1	2	2	3	2,00	1,28	1	2	2	1,67						
85	Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével	43	100-200	1,5	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	2	2	3	1,00	0,71	1	2	2	1,67						
86	Vacsi köz külterületi szakaszának fejlesztése	55	100-200	1,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	1	2	2	2	1,50	0,81	2	3	3	2,67						
87	Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog- és kerékpárút építése, valamint a Szolnoki úti kerékpárút burkolat felújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2025-00011)	60	200-500	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	1	2	3	2,50	1,74	2	3	3	2,67						

		Költség			Haszon												Megvalósíthatóság										
Projekt-szám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT								Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség-pont-szám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pont-szám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám					
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33					
88	Kecskemét-Kadafalván Nárcisz utca teljes hosszúságában 2*1 forgalmi sávban, 5,5 méter burkolatszélességű közút, valamint párhuzamosan futó járda és gyalog-kerékpár út megtervezése, az épülő közösségi ház előtti szakaszra.	69	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	1,50	0,90	2	2	3	2,33					
89	A Kaszap utca kerékpárosbarát átalakítása, a Nagykörút - Ceglédi út csomópontban biztonságos kerékpáros átvezetés megépítésével	54	200–500	1	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	3	2	2	2	2,00	1,49	2	2	3	2,33					
90	Reptéri út-44. sz. főút közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása	59	100–200	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	3	2	2	2	2,00	1,48	2	2	3	2,33					
91	Egyirányú utcák forgalommal szemben történő kerékpározhatóságának biztosítása	75	0–20	3	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	1	1	2,00	1,04	2	3	3	2,67					
92	A Sétatér utca - Bethlen körút - Vacsi köz kerékpáros útvonal korszerűsítése, ezáltal Vacsihegy minőségi belvárosi kapcsolatának megteremtése, a Gyenes Mihály tér északi oldalán minőségi kerékpáros átvezetés kiépítése	64	50–100	2	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	1	2	3	2,00	1,39	2	2	3	2,33					
93	A déli városrészek kerékpáros bekötése a Halasi úti elem megépítésével, a 142-es vasútvonal keresztezése gyalogos-kerékpáros aluljáróval	45	1000-5000	0	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	3	2	2	3	3,00	2,42	1	2	2	1,67					
94	Kerékpáros útvonalak fásítása, pihenőhelyekkel való ellátása	68	50–100	2	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	2	3	3,00	2,10	1	2	3	2,00					
95	P1.V4 projekt - Rudolf laktanya rehabilitációs fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KE1-2024-00001)	59	500–1000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	1	1	3	3	3,00	1,82	3	3	3	3,00					

7.6.3 AZ EGYES KOCKÁZATTÍPUSOK JELLEMZŐI

7.6.3.1 Műszaki kockázatok

A műszaki kockázatok az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során egyaránt jelentkezhetnek. Ide tartoznak például egy létesítmény kivitelezését nehezítő építőipari műszaki akadályok, vagy a megvalósított projekt műszaki szempontú, használhatóságot akadályozó vagy élettartamot csökkentő minőségi problémái.

E kockázattípus bekövetkezési valószínűségét és bekövetkezése esetén az okozott kár súlyosságát jelentősen csökkenti, ha a tervezésre, előkészítésre, majd a megvalósításra és az üzemeltetésre is elegendő erőforrás áll rendelkezésre. Segíti a folyamatokat továbbá, ha minden műszaki követelmény előre rögzítésre kerül, és ezeket a megvalósítás során és azt követően ellenőrzi, továbbá, ha valamennyi, a megvalósításhoz kötődő bizonytalanság még az előkészítés során elhárul.

7.6.3.2 Környezeti kockázatok

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. légszennyezést vagy zajszennyezést, esetleg talaj- vagy talajvízszennyezést idéznek elő, vagy ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

A SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, így a projektek többsége éppen a környezetterhelés mérséklését célozza a fenntartható közlekedési módok előmozdításával. Ezzel együtt a felsorolt hatásokat a tervezés során mindenképpen meg kell vizsgálni, bizonyos projektek esetében (például infrastruktúrafejlesztéseknél) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni. Természetesen valamennyi projekt megvalósítása során törekedni kell a környezeti hatások minimalizálására, például az építőanyagok helyes megválasztásával, vagy járműbeszerzés esetén a magas szintű környezetvédelmi követelmények rögzítésével és teljesítésével.

7.6.3.3 Pénzügyi kockázatok

A pénzügyi kockázatok elsősorban a források korlátozott rendelkezésre állásából fakadnak, és már a tervezési-előkészítési, majd akár a megvalósítási és az üzemeltetési projektszakaszokat is érinthetik. Ezek jelentősen befolyásolhatják a projektek tartalmát, ütemezését és az eredmények elérhető minőségét. Ennek megfelelően a projektek pénzügyi tervezésekor ezen kockázatok figyelembe kell venni, törekedni kell azok minimalizálására, és meg kell tervezni a fenntartási költségek biztosításához szükséges pénzügyi keretet is.

A pénzügyi kockázat csökkenthető, ha rendelkezésre áll a projekt megvalósításához és a későbbi üzemeltetéshez szükséges forrás, tartalékkerettel együtt. Ehhez pedig elengedhetetlen a támogatási, finanszírozási feltételek pontos előzetes meghatározása, egy olyan projekt szintű pénzügyi terv készítése, amely a finanszírozó fél számára még megvalósítható, ugyanakkor lehetővé teszi a szükséges minőségi követelmények teljesítését.

7.6.3.4 Gazdasági kockázatok

Gazdasági kockázatot jelent a projekt megvalósítása esetén annak megtérülése. Ez a kockázat már a tervezés során előre mérsékelhető, pontos mérési adatokra támaszkodó költség-haszon elemzéssel, illetve értékelemzéssel, a kis hozzáadott értékű ill. a beruházás során a nem várt költségek minimalizálásával.

7.6.3.5 Intézményi kockázatok

Intézményi szinten akadályt jelenthet, ha olyan projekt megvalósítása válik szükségessé, amely korábban nem tartozott az intézmény vagy az adott szervezeti egység feladatai közé, és ezért nem áll rendelkezésre az adott

időszakban megfelelő kapacitás – a szükséges szakmai kompetenciákat és a humánerőforrás mennyiségi igényét is beleértve.

Ez a probléma azzal enyhíthető, hogy az adott intézmény a központilag elfogadott ütemtervet (például a stratégiai dokumentációban felállított cselekvési terv ütemezését) követve előre megtervezi és megfelelő időben megteremti azt a kapacitás-bővítést, amelyre az intézkedések végrehajtásához és a későbbi esetleges üzemeltetési feladatok ellátásához szükség lesz.

Több szereplő együttműködését igénylő projekt esetében számolni kell az intézményközi koordinációból fakadó kockázatokkal. Ezek jellemzően a hatáskörök és felelősségi körök nem megfelelően tisztázott meghatározásából, illetve a szükséges döntési és végrehajtási jogosítványok hiányából erednek. Ez érintheti akár a szolgáltatókkal való együttműködést, bizonyos beavatkozások vagy dokumentációk jóváhagyási, véleményezési folyamatait, vagy akár egy-egy intézkedés üzembe helyezését is. A koordinációs nehézségek felmerülhetnek horizontális szinten (azonos szintű szervezetek, például önkormányzatok között) és vertikális kapcsolatokban egyaránt (például egy önkormányzat és egy központi állami intézmény között), ami már érzékelhető idővesztéseket és ezzel együtt károkat okoz a projektek megvalósításában.

Az intézményi kockázatok mérséklése úgy oldható meg, ha az intézményi és szervezeti egységhez kapcsolódó hatáskörök, feladatok és szerepek teljes mértékben tisztázottak, és ha minden érintett szereplő ennek ismeretében jár el a különböző projektfolyamatok során.

7.6.3.6 Társadalmi kockázatok

A társadalmi kockázatok elsősorban a projektek megvalósításával kapcsolatos társadalmi támogatottságra és elfogadottságra vonatkoznak. Egy-egy intézkedés a társadalmi – más megközelítésben közlekedői – csoportok egy része számára kedvező hatású lehet, mások számára viszont – ha akár csak időlegesen is – hátrányt vagy kényelmetlenséget, alkalmazkodási kényszert jelenthet. Tipikus példa erre a közterületek funkcionális felosztásának kérdése; a korlátozott térbeli kapacitás miatt az eltérő használati igények nem minden esetben elégíthetők ki egyidejűleg, így jelentős konfliktusforrást teremtenek: egy aktív közösségi életre kialakított, magas szintű gyalogos és kerékpáros funkciókkal kialakított belvárosi utca nem képes egyúttal nagy közúti forgalom lebonyolítására.

A társadalmi érdekcsoportok közötti konfliktushelyzetek és az ezekből fakadóan (részlegesen) csökkenő társadalmi támogatottság kockázata a kommunikációval mérsékelhető a leghatékonyabban: a SUMP egészéről és az egyes intézkedésekről célzottan, jól megtervezett üzenettel és az előre meghatározott célcsoportokhoz illeszkedő módszerekkel szükséges kommunikálni. A SUMP egyik legfontosabb pillére a társadalom bevonása, ami nem pusztán a tájékoztatás, hanem a lakosság részéről felmerülő igények becsatornázásának is eszköze a stratégiai szintű tervezési szakasztól kezdve. A társadalmi csoportok, valamint az őket képviselő civil szervezetek aktív bevonása erősíti a SUMP és egyúttal az egyes beavatkozások társadalmi elfogadottságát is.

Egyes olyan intézkedések esetén, amelyek kapcsán érdekütközés merülhet fel, a társadalmi elfogadottság tovább javítható olyan általános, fenntartható városi mobilitási kampányok segítségével, amelyek a SUMP által előirányzott jövőkép előnyeit közvetítik a pillanatnyilag hátrányosan érintett csoportok számára: például az autóhasználatot buzdítják a környezetbarát járművek vagy az aktív és közösségi közlekedési módok használatára.

7.7 INDIKÁTOROK

7.7.1 OUTPUTINDIKÁTOROK

Az outputindikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető kimenetét (a megvalósult elemek darabszámát, hosszát, az elért célcsoport létszámát stb.) fejezik ki. Az alábbi táblázat az alkalmazni javasolt outputindikátorokat tartalmazza.

8. táblázat: Javasolt outputindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Közösségi közlekedés						
Előkészített, adatfelvételeken alapuló, koncepcionálisan megalapozott közlekedésszakmai anyagok száma	[db]	évente	projekt dokumentáció	0	0	5
A legalább 1000 ember által használt, újonnan bevezetett szolgáltatásfejlesztések száma	[db]	projekt előtt és után	adatszolgáltatás	0	0	2
Az előnyben részesített helyi buszjáratok száma egy átlagos munkanapon	[autóbusz]	projekt előtt és után	KEKO adatszolgáltatás	0	0	50
A városi és városkörnyéki vasútfejlesztés kapcsán Kecskemét város által elkészített tanulmányok száma	[db]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	3
Üzemanyagcellás helyi autóbuszok száma (db)	[db]	évente		0	0	2
Egyéni gépjármű-közlekedés						

⁵⁷ Az indikátorhoz tartozó jelenlegi érték és projekt nélküli eset értékeinek meghatározásához a KMJV Polgármesteri Hivatalának adatszolgáltatásának megfelelően pontosítandó.

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
A parkolással kapcsolatos önkormányzati társadalmasítási tevékenységek száma	[db]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	3
A parkolással kapcsolatos önkormányzati társadalmasítás során elért lakók száma	[fő]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	500
A körutak tervezésével, építésével kapcsolatos önkormányzati megjelenések száma	[db]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	10
A körutak tervezésével, építésével kapcsolatos önkormányzati megjelenések elérése	[fő]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	1000
A megújult városi kezelésű burkolt közútfelületek nagysága	[m ²]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0 ⁵⁷	
A teljes mértékben megújult, közlekedésbiztonsági, hálózati, zöldfelületi, vízmegtartási szempontból minőségi, a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés szempontjait messzemenően figyelembe vevő csomópontok száma	[db]	évente	térinf. nyilván., projekt dokumentáció	0	0	3
Aktív- és mikromobilitás						
A fejlesztett, megújított járdák hossza	[méter]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0 ⁵⁸	

⁵⁸ Az indikátorhoz tartozó jelenlegi és projekt nélküli eset értékeinek meghatározásához a KMJV Polgármesteri Hivatalának adatszolgáltatásának megfelelően pontosítandó.

Indikátor neve	Mérték- egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Biztonságos, akadálymentes, jó minőségű és jól használható gyalogátkelőhelyek száma a városban	[db]		térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	nem ismert		
A TÉKA által előírt minimum 1,5 m széles járdán vagy gyalogos sétányon megközelíthető oktatási intézmények száma (db)	[db]	projekt előtt és után	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	nem ismert	0	20
A minőségi (biztonságos, fásított, pihenőhelyekkel ellátott) szabadidős kerékpárhálózat hossza (méter)	[méter]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	10
A kerékpárforgalmi terv projektjei közül megvalósult fejlesztések száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	5
A város mindenkor hatályos KHT-jában javasolt műszaki ajánlás alapján kialakított kerékpártámasszal felszerelt közterületi tárolók kapacitása (db)	[db]	évente	projekt dokumentáció	nem ismert		
A megosztott kerékpárszolgáltatással kapcsolatosan megvalósított pilot projektek száma (db)	[db]	projekt előtt és után	pilot projekt dokumentáció	0	0	1

⁵⁹ Az indikátorhoz tartozó jelenlegi és projekt nélküli eset értékeinek meghatározásához a KMJV Polgármesteri Hivatalának adatszolgáltatásának megfelelően pontosítandó.

Indikátor neve	Mérték- egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Iskolai kerékpározást népszerűsítő kampányok száma	[db]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	3
Bicibusz programban résztvevő gyermekek száma az első tanítási félévben	[fő]	első félév	intézményi adatszolgáltatás	0	0	50
Belváros/Fenntartható és biztonságos közlekedési módok előnybe helyezése						
A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatos nyilvános események száma	[db]	amíg a projekt tart	projekt dokumentáció	0	0	5
A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatban beérkezett észrevételek	[db]	amíg a projekt tart	projekt dokumentáció	0	0	50
A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatban elkészített koncepciók, tervek száma	[db]	amíg a projekt tart	terv dokumentáció	0	0	3
Balesetmegelőzési céllal megvalósult beruházások száma a városban	[db]	évente		0	0 ⁵⁹	
Munkahelyi és intézményi mobilitási tervek száma a városban	[db]	projekt előtt és után	intézményi adatszolgáltatás	0	0	3
Egyéb						
Elkészített közlekedésfejlesztési dokumentumok száma	[db]	évente	intézményi adatszolgáltatás	0	0	3

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
A város által folyamatosan gyűjtött közlekedési adatok száma	[db]	évente	intézményi adatszolgáltatás	0	0	3

7.7.2 EREDMÉNY- ÉS HATÁSINDIKÁTOROK

Az eredményindikátorok elsősorban a célcsoport viselkedésében, döntéseiben vagy mobilitási szokásaiban (pl. az egyes szolgáltatások iránti kereslet) bekövetkező változásokat mérik. Ezek a változások közvetlenül kapcsolódnak a fejlesztések megvalósításához, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Jellemző, hogy egy-egy eredményindikátor több projekt esetén is megjelenik.

A hatásindikátorok a SUMP projektek nyomán közvetett módon jelentkező, rendszerszintű változásokat mérik, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét. Ezen a szinten a mérhető változások már általánosak, és mivel a projektek jelentős része hatással van az életminőség feltételeinek hosszú távú változására, a SUMP egészére felállított hatásindikátor készlet nagy része is releváns az egyes projektekre.

9. táblázat: Javasolt eredmény- és hatásindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Általános mutatószámok						
Társadalmi elégedettség minden közlekedési alrendszerre kiterjedően	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Társadalmi elégedettség a város élehetőségére nézve	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a foglalkoztatottak körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	33,3%	csökkenés	40%
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a közoktatásban tanulók körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	47,2%	csökkenés	55%
Személyi sérüléses balesetek száma	[db/év]	évente	KSH adatok	169	169	85
Közösségi közlekedés						
Kecskemét vasútállomás éves utasforgalma	[fő]	ötévente	MÁV Személyszállítási Zrt.	1 200 000	1000 000	1 400 000
Helyi autóbusz-hálózat átlagos munkanapi utasforgalma	[fő]	évente	utasszámlálás	33 000 (csak helyi járatok)	csökkenés	36 000
Egyéni gépjármű-közlekedés						
6:00-18:00 óra közötti forgalom a Kiskörúton a Deák téri körforgalomban északról délre haladó motoros forgalom	[jármű/időszak]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	2 598	növekedés	2000

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Aktív- és mikromobilitás						
A városban az oktatási intézményekbe kerékpárral vagy rollerrel érkező gyermekek száma	[fő]	évente kétszer	intézményi adatszolgáltatás (kézfeltartásos felmérés)	nem ismert		
Csúcsórai kerékpárforgalom 5 reprezentatív keresztmetszeten	[kerékpár/óra]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	módszertan meghatározandó, felmérendő	csökkenés	felmérés alapján kitűzendő (növekedés)

7.8 ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: A Kecskeméten dolgozók és tanulók módvlasztási megoszlása (Forrás: KSH - 2022. évi népszámlálás).....6

2. ábra: A lakónépesség és a motorizáció változása Kecskeméten 2000-2023 között (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója - Bevezetés).....7

3. ábra: A SUMP-ciklus (Forrás: Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019)8

4. ábra: Kecskemét és vonzaskörzete az OTrT-ben (forrás: e-epites.hu)9

5. ábra: A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat meglévő, épülő és tervezett elemei12

6. ábra: A 2016-os SUMP SWOT elemzésének részlete16

7. ábra: Kecskemét Kerékpárforgalmi Hálózati Terve17

8. ábra: Kecskemét funkcionális várostérsége (Forrás: Mobilissimus)21

9. ábra: A Kecskemét belvárosába a környékről érkező utazások száma a reggeli csúcsidőszakban (Forrás: Mobilissimus).....21

10. ábra: Kecskemét és vonzaskörzetének lakossága 2011-ben és 2022-ben (forrás: Központi Statisztikai Hivatal).23

11. ábra: Kecskemét vonzaskörzetének lakosság szám-változása 2011 és 2022 között (Forrás: KSH - 2022. évi népszámlálás)24

12. ábra: A kecskeméti járás korcsoportos népességi adatai (KSH Népszámlálás 2011, 2022) és előrebecslése (NATÉR)24

13. ábra: Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek (Forrás: Mobilissimus)26

14. ábra: A Kecskemétre tartók forgalmai a reggeli csúcsórában a Telekom cellainformációi alapján (Forrás: Mobilissimus).....27

15. ábra: Kecskemét városrészeinek Belvárosi irányú kibocsátása és vonzása a reggeli csúcsidőszakban (Forrás: Mobilissimus).....27

16. ábra: A Kecskeméten dolgozók és tanulók módvlasztási megoszlása (Forrás: KSH - 2022. évi népszámlálás)...28

17. ábra: 2x1 órás gyalogosforgalom Kecskemét egyes pontjain (2024. május) a város forgalomszámlálása alapján29

18. ábra: A 2016-os SUMP kerékpárforgalmi ábrája30

19. ábra: Budapest felől érkező intercity érkezik Kecskemétre kora délután (fotó: Gács Péter)31

20. ábra A 2016-os SUMP ábrája a helyi autóbusz-közlekedés reggeli csúcsforgalmi adatairól (tovább hivatkozás az Intermodális csomópont DET-je alapján).....32

21. ábra: A lakónépesség és a motorizáció változása Kecskeméten 2000-2023 között (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója - Bevezetés)33

22. ábra: A forgalom alakulása az 5. sz. főúton, a Budai utcán, illetve az 52. sz. főúton és az Izsáki úton (forrás: OKA)33

23. ábra: A Kecskemétre történő bejárás a reggeli csúcsban a Telekom celladatai alapján (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója) 33

24. ábra: A Közlekedési Konceptió forgalmi modellezési eredménye a reggeli csúcsidőszakra (jármű/óra) 34

25. ábra: A közepes és nehéz tehergépjárművek forgalma Kecskeméten a reggeli csúcsidőszakban (Forrás: A Közlekedési Konceptióhoz készített forgalmi modell) 35

26. ábra: Kecskeméti díjővezetek (forrás: Kecskeméti városrendészet)..... 37

27. ábra: Kecskemét közúthálózata (Forrás: Mobilissimus)..... 45

28. ábra: Sebesség- és forgalomszabályozás Kecskeméten (Forrás: Mobilissimus)..... 46

29. ábra: Taxiállomások listája és azok műszaki paraméterei Kecskeméten (forrás: kecskemet.hu) 47

30. ábra: A díjfizetős terület Kecskeméten 2016-ban (balra) és 2025-ben (jobbra) (forrás: Kecskeméti városrendészet) 48

31. ábra: Díjővezetek Kecskeméten..... 48

32. ábra: Parkolási zónák Kecskeméten (forrás: <https://kecskemetivarosrendeszet.hu/parkolas/dijovezetek/>) 49

33. ábra: Balesetek Kecskeméten 2014-ben (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója – 9. Baleseti helyzet) 50

34. ábra: Balesetek Kecskeméten 2024-ben (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiója – 9. Baleseti helyzet) 50

35. ábra: Balesetek Kecskeméten 2020.07.01-2024.06.30. között (Forrás: Mobilissimus) 51

36. ábra: Az összes CO₂ kibocsájtás megoszlása Kecskeméten a kibocsájtók szerint (forrás: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.)..... 52

37. ábra: A közúti forgalom nagysága 2000-2023 között Kecskeméten (forrás: TEIR, Magyar Közút) 55

7.9 TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat: Projektlista az eszközökhöz kapcsolódóan..... 69

2. táblázat: A projektértékelés eredménye 73

3. táblázat: Projektek ütemezése 77

4. táblázat: A javasolt beavatkozások költségei időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban..... 87

5. táblázat: Felhasznált adatok köre 89

6. táblázat: Részletes projektlista 95

7. táblázat: A projektértékelés részletes eredménye 110

8. táblázat: Javasolt outputindikátorok 126

9. táblázat: Javasolt eredmény- és hatásindikátorok..... 128