



KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓJA

2025. október

KECSKEMÉT KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓJA

Megbízó:

Kecskeméti Városfejlesztő Kft.



Készítette:

Mobilissimus Kft.

forgalmi modellezés: iUtak Kft.



szakmai- és projektvezető: Dr. Szele András

Csia Márton | Csörgő Nikolett | Ekés András | Gács Péter | Horváth Ildikó | Petrovác Rita | Surányi Ráchel

a dokumentum elkészítésében közreműködő szakértők

Bánhidai András | Csíkos Imre | Hári Ernő | Horváth Norbert | Kanalas Imre | Kasza Gábor

Külön köszönet Anyalai Ferencnek diplomamunkájának rendelkezésre bocsátásáért

2025. október

TARTALOMJEGYZÉK

Tartalomjegyzék.....	3
Bevezetés.....	4
1. A városi közlekedésfejlesztés irányai	7
2. A közlekedési módok jelentősége Kecskeméten.....	9
3. Kecskemét szétterülése	12
4. Az online közlekedési kérdőív	14
4.1. A kecskeméti minta jellemzői	14
4.2. Közlekedési szokások	16
4.3. Közlekedés- és városfejlesztéssel kapcsolatos nézetek, igények	18
4.4. Konklúzió.....	22
5. Gyalogos közlekedés.....	24
5.1. Helyzetleírás	25
5.2. Kecskemét gyalogosfejlesztési céljai és eszközei	27
6. Kerékpáros közlekedés	28
6.1. Helyzetleírás	28
6.2. Kecskemét kerékpárhálózat-fejlesztési céljai és eszközei	31
7. Vasúti közlekedés.....	33
7.1. Helyzetleírás	33
7.2. Kecskemét vasútfejlesztési céljai és eszközei.....	38
8. Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés	40
8.1. Helyzetleírás	41
8.2. A forgalmi modellezés eredményei	44
8.3. Kecskemét autóbusz-hálózat fejlesztési céljai és eszközei.....	47
9. Baleseti helyzet.....	48
9.1. Helyzetleírás	48
9.2. Kecskemét közlekedésbiztonsági céljai és eszközei	52
10. A Belváros	53
10.1. Helyzetleírás	53
10.2. Belvárosi parkolás	54
10.3. City-logisztika	58
10.4. A városi alközpontok szerepe	59
10.5. A forgalmi modellezés eredményei és egyéb vizsgálatok	61
10.6. A Belváros fejlesztési céljai és eszközei.....	69
11. A városi úthálózat	71
11.1. Az országos közúthálózat és csomópontjai	72
11.2. A helyi fő- és gyűjtőúthálózat	74
11.3. Belterületi kiszolgáló és lakóutak.....	76
11.4. A mezőgazdasági úthálózat.....	78
11.5. A város parkolási problémái a Belvároson kívüli területeken	79
11.6. A forgalmi modellezés eredményei.....	80
11.7. Kecskemét közútfejlesztési céljai és eszközei	86
12. Módváltás.....	88
12.1. Helyzetleírás	88
12.2. Kecskemét módváltási céljai és eszközei	90
13. Aktuális közlekedési trendek	91
13.1. A mikromobilitás egyéb formái	91
13.2. Megosztott közlekedés.....	92
13.3. E-mobilitás.....	93
13.4. Digitalizáció a városi mobilitásban.....	95
14. Repülőterek.....	96
15. Lakótelepek közlekedési problémái.....	98
16. Iparterületek közlekedési problémái.....	99
17. Tanyás külterületek közlekedési problémái.....	101
18. Környezet- és klímavédelem	102
19. Jövőbeli kihívások	105
20. Kecskemét Közlekedési Konceptiója	106
20.1. A közlekedési koncepció ágazati, szakterületi jövőképei.....	107
20.2. A közlekedési koncepció rész céljai	107
20.3. A Belváros közlekedési koncepciója	108
20.4. Intézményi jellegű intézkedések.....	110
20.5. Cselekvési Terv: Rövid távú fejlesztési javaslatok	111
20.6. Cselekvési Terv: 3-5 éves fejlesztési javaslatok	114
20.7. Cselekvési Terv: 5 éven túli fejlesztési javaslatok	117
20.8. Forrástérkép.....	120
21. Közúti forgalmi modellezés	123
21.1. Mire való a forgalmi modell?.....	123
21.2. A kecskeméti modell jellemzői	123
21.3. Hálózatépítés.....	123
21.4. Matrikkészítés	124
21.5. A jelen állapot létrehozása	125
21.6. A 2030-as és a 2040-es mátrixok készítése	125
21.7. Ráterhelési ábrák.....	127
21.8. Vizsgált közlekedési fejlesztések	139
21.9. Az egyes fejlesztések összesített hatásai.....	140
22. Településrendezési tennivalók	141
23. Melléklet: Az online kérdőív kérdései.....	142
24. A forgalmi modellezés eredményábrái (elektronikus melléklet)	146
Ábrajegyzék	147

BEVEZETÉS

A város közlekedési koncepciója egy komplex települési fejlesztési folyamatnak csak egyik, igaz talán legnagyobb érdeklődésre számot tartó eleme. A koncepció megalkotását megelőzte a város által 2024-ben végrehajtott széles körű közúti forgalomszámlálás, amely bemenő forgalmi adatokat biztosított a munkához. Szellemi alapként, belső használatra elkészült a város közlekedési Mesterterve, ahol a legnehezebb kérdések döntési igényei nyíltak ki. Végül a koncepció megalapozását segítő, Kecskemétre és vonzáskörzetére közúti forgalmi modell készült, amellyel a legfontosabb közúti fejlesztések forgalomátrendező hatásai jól vizsgálhatók, továbbá hosszú távon is igen fontos eszköze lehet a város közlekedésfejlesztésének.

A jelen Közlekedési Konceptió elkészülte nem a tervezési munka vége, sokkal inkább egy komplex fejlesztési folyamat első lépése, melynek elfogadását követően – a jövőbeli eredményes megvalósítás érdekében – számos fajsúlyos döntést, szakmai vitákat, széleskörű együttműködő tervezést (felmérések, vizsgálatok, megvalósíthatósági tanulmányok, műszaki tervek), valamint megfelelő lobbitevékenységet és forrásallokációt kíván meg a településtől.

A tervezők és a városi döntéshozók tisztában vannak a „status quo” kényelmében rejlő közgondolkodás természetével, az ismert és meglévő dolgokhoz történő ragaszkodás – sokszor megtévesztő – biztonságot nyújtó érzésével, s a változástól való félelemmel/ellenérzessel. Kecskemét gyors átalakulása, dinamikus fejlődése azonban új kihívások elé állítja városunk közlekedési rendszerét is. A városi mobilitás hosszú távú fenntarthatósága, környezet- és klímabarát jellegének erősítése, hatékonyságának növelése új szakmai megközelítéseket, fejlesztési célokat és felelős gondolkodást kíván.

Jelen koncepció egyes részei, így a közúthálózatra, valamint a Belvárosra vonatkozó elképzelések koncepcionális szempontból megalapozottnak tekinthetők. Főbb céljai, irányai, beavatkozási elemei a közlekedési rendszer fejlesztése, optimalizációja, működése érdekében igazolhatók és szükségesek. Ugyanakkor a koncepció többi szakterületét érintően, a szakterület fejlesztési irányainak bizonytalanságai, a külső döntéshozóktól történő függőségi helyzet és a szükséges mélyebb szakmai vizsgálatok híján, ezeken a területeken csak a kapcsolódó fejlesztési célok és eszközök kijelölésére volt lehetőség, így ezek leginkább a fejlesztések jövőbeni irányvonalait határozzák meg.

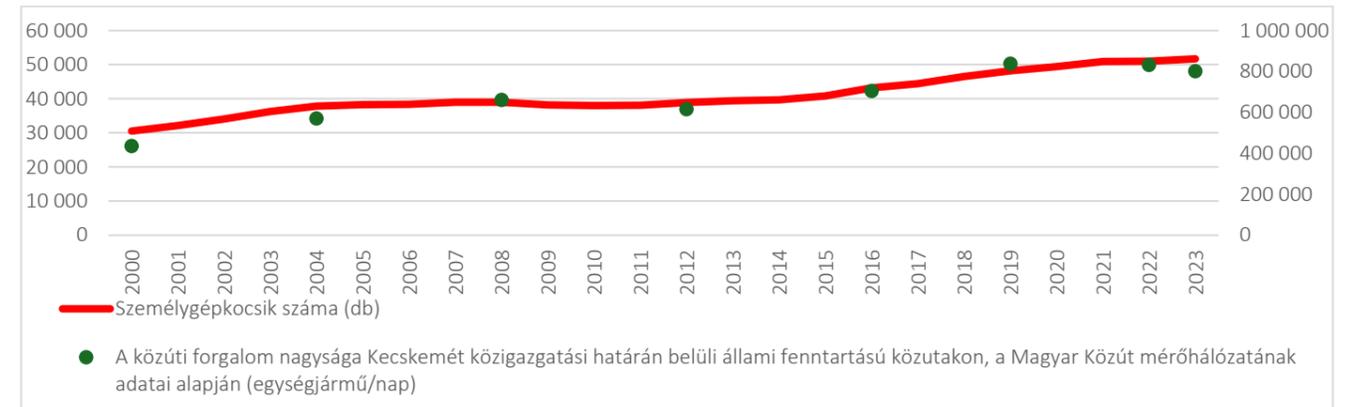
Kecskemét autós város, a közúti közlekedés meghatározza a város mobilitási környezetét, működését, képét, a többi közlekedési módnak csak kiegészítő szerep jut. Kecskemét az elmúlt évtizedekben mindig is magas szinten motorizált város volt, melynek a kiteljesedése a szemünk előtt játszódott le az utóbbi években. Az elmúlt másfél évtizedben Kecskeméten két fejlődési hullám gyorsította fel az autó-központú városi lét mind teljesebbé válását:

- Az első hullám a 2012-től az egész világot, így Kecskemétet is kedvezően érintő világgazdasági prosperitással indult. Ezt a fázist, a gyors gazdasági növekedés hatására egyre javuló életkörülmények és ennek eredményeként a növekvő mobilitási igény, valamint utazási kedv és erősödő lakossági autótulajdonlás jellemezte, ami egyben a városfejlesztés extenzív formáinak (ld. agglomerálódás) is igen komoly lökést adott.
- Második hullámban ezt a globális folyamatot erősítették a helyi hatások, ezen belül is főként a kecskeméti Mercedes gyár termelésének 2012-es beindulása, ami rengeteg további befektetést generált a városban. Ennek eredményeként 2011 és 2022 között több mint 19 000 új munkahely jött létre, jelentős termelési központtá változtatva a várost.

Az új munkahelyek és a régió átlagához képest magasabb fizetések megnövelték az emberek érdeklődését Kecskemét, mint lakóhely és munkahely iránt. A városba történő **növekvő beköltözések és a kereslet hatására** (a 2000-es évek elejétől 2013-ig több mint 6 300 fős vándorlási többlet) **elindult az ingatlanárak növekedése.** Ennek következtében, különösen a Családi Otthontermelési Kedvezmény (CSOK, 2015) bejelentését követő években, a korábbi évtizedekben nem tapasztalt léptékű elvándorlás indult meg az agglomeráció olcsóbb lakhatást kínáló települései felé (az elmúlt bő évtizedben a kecskeméti járás 16 településéből 10-ben nőtt a népességszám).

A kitelepülés, illetve a Kecskemétre történő betelepülések elmaradása miatt, 2011 és 2022 között **kétszeresére növekedett a napi ingázás** (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).

1. ábra: A személygépkocsik száma és a forgalom nagysága 2000-2023 között Kecskeméten (forrás: TEIR, Magyar Közút)



Kecskemét közlekedésének fő 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. Az elmúlt öt évtizedben lezajlott, egyébként fontos közúti-, gazdasági-, lakóterületi- és egyéb városi fejlesztések (például intézményi, közterületi, barnamezős, városrevitalizációs) **nem rajzolták át számottevően a város belső részének közlekedését.**

Időközben bővült és korszerűsödött a város külső területein a közlekedési infrastruktúra, kiépültek a hiányzó közúthálózati szakaszok (pl.: 445. sz. északi elkerülő út, Csalánosi / 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 sávú kiépítése M5 és az 5. sz. főút között, a 441. sz. főút felújítása Nagykőrös és a 445. sz. főút között, valamint az út 2x2 sávú kialakítása Katonatelepenél 2,8 km hosszán, Izsáki út 2x2 sávú fejlesztésének I. üteme az 5. sz. főút és a Vízmű utca között) valósultak meg, továbbá a helyi közösségi közlekedés tekintetében is történtek alapvető fejlesztések (pl.: egy új városi közlekedésszervező a Kecskeméti Közlekedési Központ (KEKO Kft). létrehozása, új helyi autóbusz telephely kialakítása, új autóbuszok beszerzése, új autóbuszhálózati vonalak kialakítása, új utastájékoztatói rendszerek). Azonban a mobilitási igények növekedése és a forgalom dinamikus bővülése a meglévő város- és közlekedési szerkezetre rakódott rá, így sem a közúti, sem a közösségi közlekedési rendszer nem tudta lekövetni a társadalmi és gazdasági igények gyors változásait.

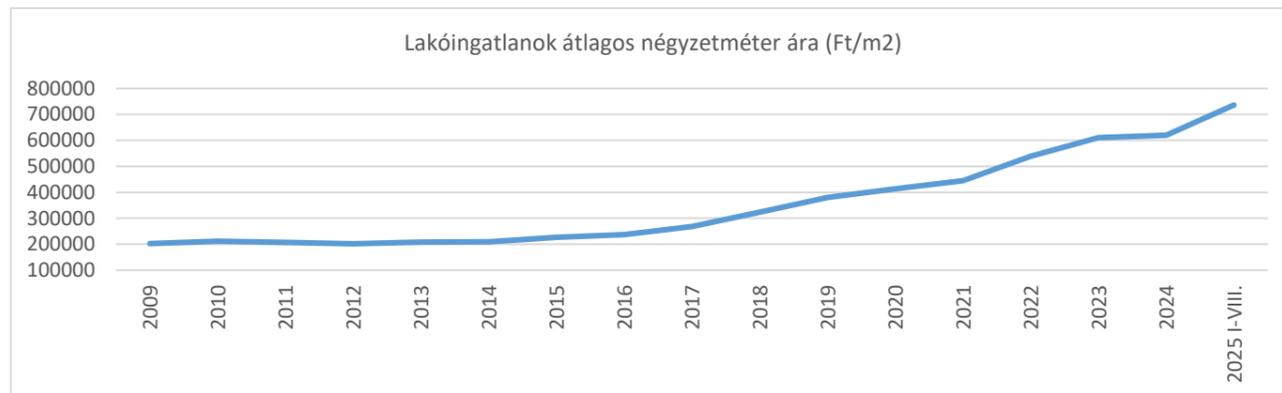
Kecskemét legfőbb kihívása **a múltból örökölt közlekedési alapstruktúra-hiány kezelése.** A város belterületi gyűjtőútjainak kapacitásai kimerülőben vannak, a parkolási igény meghaladja a rendelkezésre álló parkolóhelyek számát, a kerékpáros hálózat legköltségesebb elemei hiányoznak, és sok esetben a megépítésükhöz szükséges szabályozási szélességek nem állnak rendelkezésre. Segítségét jelenthetne a város környékének kiterjedt vasúthálózata, ami azonban jelen állapotában (minőség, kapacitás, szervezettség) nem tudja kielégíteni a jövőben várhatóan egyre bővülő elővárosi közlekedési igényeket. Ezek az alapinfrastruktúrák jelentős idő- és költségigényeik miatt csak távlatosan fejlődhetnek, így **kialakításukat nem közlekedésfejlesztési kérdésként, hanem komplex városszerkezeti beavatkozásként kellene kezelni** (lásd Csabay Géza körút - Mindszenti körút összekötése, Belső Máriahegy úthálózatának komplex kialakítása, Kiskörút forgalmi szerepkörének lehetséges átalakítása, az elővárosi közlekedési rendszerhez kapcsolódó módváltási zónák kialakítása, a városrészek közötti egységes kerékpárút-hálózat

kiépítése, városrészi szintű egységes kerékpárút-hálózat kiépítése). Ezek megvalósítása azonban egy települési önkormányzat pénzügyi lehetőségeit – a jelenlegi hazai önkormányzati finanszírozási rendszerben – messze meghaladja, így a város dinamikus fejlődéséhez illeszkedő, s a problémákat átfogóan kezelni tudó, szerkezeti jelentőségű közlekedési beavatkozások középtávú megvalósítására, csak egy-egy kiemelt állami projekt esetében mutakozhat némi esély.

Talán a legfeszítőbb probléma a városszerkezeti hatású közlekedési beruházások hiánya, különösen a város gyorsan növekvő forgalmi igényeihez képest. Az elmúlt 60 év távlatában megvalósuló nagyobb, szerkezeti léptékű beruházások – a dinamikus változó városunkban – lényegében a folyamatosan jelentkező fejlesztési szükségletek csak egy részét tudta kielégíteni, így napjainkra egyszerre kellene tudni kezelni a múltból örökölt közúthálózati hiányok leküzdését, valamint a mai kor közlekedési rendszerrel szemben támasztott modernizációs igényeit. Számos, régóta tervezett fejlesztés még nem kezdődött el: az intermodális csomópont (IMCS) fejlesztése, 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.

A közlekedési alapstruktúra hiányosságait erősítik fel Kecskemét demográfiai és lakhatási kihívásaiból adódó jelenségek is. A város igen nagyszámú munkahelyet kínál (jelenleg közel 76 500 munkahelyet tartunk nyilván, amely a folyamatban lévő beruházásokkal együtt 2030-ra további 8 000-10 000 munkahellyel bővíthet), amit – látva napjaink kecskeméti demográfiai folyamatait, illetve a helyi ingatlanárak növekedési tendenciáit – várhatóan egyre nagyobb arányban a város tágabb vonzáskörzetében élő munkavállalók fognak betölteni. A 2025-ös kecskeméti ingatlan árak (2025. január-augusztus közötti átlag: 736 306 Ft/m²) és albérleti díjak (átlag: 3 240 Ft/hó/m²) mellett a városba való beköltözés egyre költségesebb. A megfizethető lakhatás érdekében tett helyi törekvések ellenére, a lakosság szám növekedésében jelentős változás nem várható, rövid- és középtávon az ingatlanárak további növekedése valószínűsíthető.

2. ábra: Lakóingatlanok árának változása Kecskeméten 2009-2025 között



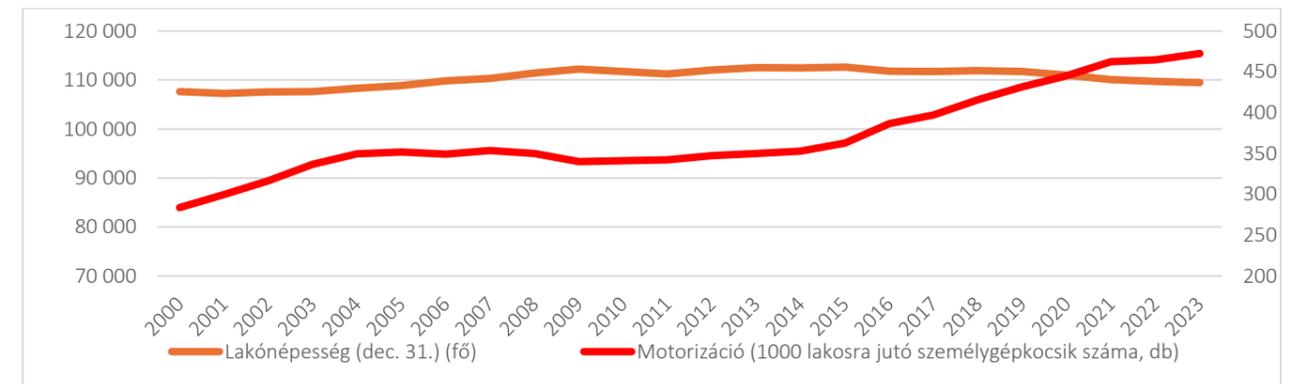
Az elmúlt évtized munkaerőpiaci folyamatai azt mutatják, hogy a város munkaképes korú lakossága (15 és 64 év közötti korosztály) 2011 és 2023 között 74 769 főről, 70 383 főre csökkent, míg a Kecskeméten lakó és helyben dolgozó emberek száma a 2022-es népszámlálás adatai alapján 47 838 főt tett ki. Így a 2022-es népszámláláskor az összes kecskeméti foglalkoztatott már csak 62,5%-a volt helyben lakó, ami a 2011-es értéknél (75,1%) 12,6 százalékponttal alacsonyabb arányszámot mutatott (kimerülő városi munkaerő tartalékok).

A közúti forgalom jövőbeli alakulásában számolni kell azzal, hogy járási szinten a munkahelyek többsége (83,6%-a) már most is Kecskemétre koncentrálódik, ami a jövőben tovább erősödhet, így további vonzáskörzeti (főleg autós) ingázást gerjeszt. Az új munkahelyek megjelenése nem csak újabb ingázási nyomást helyez a városra, hanem az ipari termelés bővüléséből adódó áruforgalom további jelentős növekedése, több országos közúthálózati elem (M5, 44. sz., 445. sz, 52. sz., 441. sz., 5218, 5314, 53101) esetében, illetve kapcsolódó városi csomópontjaiban tovább növelheti – egyes

esetekben kritikussá teheti – a forgalmi terhelést. 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.

Az alapprobléma harmadik lába a növekvő autótulajdonlás (motorizáció) és az autóhasználati szokások. A gazdasági prosperitás mellett a lakossági jólét is növekedett, valamint erősödött az egyéni mobilitási igény, így az autók beszerzése és fenntartása társadalmi alapszükségletté vált. Az autók 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 élen jár az országon belül a személygépkocsik magas számában (az ezer főre jutó személygépkocsik száma a kecskeméti járásban 491 db, az országos átlag 435 db/1000 fő).

3. ábra: A lakónépesség és a motorizáció változása Kecskeméten 2000-2023 között



Ne tévesszenek meg senkit a 2024-es és 2025-ös évek relatív alacsony közúti forgalmi. A gazdasági prosperitás visszatérésével és a lakossági jövedelem növekedésével párhuzamosan ismét gyors mobilitási igény- és forgalmnövekedéssel, valamint a motorizációs folyamat erősödésével számolhatunk (a lassan átalakuló közlekedési szokások mellett). Tehát az alapvető 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, a hálózat nagyobb részén műszakilag romló közúti infrastruktúrán kellene kiszolgálni. Ez városi szinten mind több és súlyosabb (pl. területhasználati, környezeti, közlekedésbiztonsági) kihívással jár. Az autózás így az egyre szélesebb körű használatból adódó torlódások, parkolási, környezeti, közlekedésbiztonsági és területbiztosítási problémák miatt, saját sikerének áldozatává válhat, amely mind feszítőbb társadalmi és szakpolitikai kérdéseket vethet fel a jövőben. Emiatt is tartották fontosnak a tervezők, hogy a készülő közlekedési koncepció széles körű szakmai, társadalmi és döntéshozói megbeszélések, illetve viták során formálódjon mind a célok, mind pedig a jövőbeli fejlesztési irányok kidolgozása tekintetében. A munka első fázisában készített Mestertervben kinyitott kérdések és az azokra adott szakpolitikai válaszok alapján körvonalazódó fejlesztési célok és irányok kerültek jelen dokumentumban rögzítésre. Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiójának véglegesítését és elfogadását megelőzően további széles körű szakmai, társadalmi és döntéshozói egyeztetések tervezettek. A koncepció készítése során a heti szintű megbízói egyeztetések mellett szakmai megbeszélések történtek a KEKO Kft. szakembereivel, és a város döntéshozóival. 2025. július 17-én széles körű szakmai fórumra került sor. Az általános egyetértés mellett a MÁV, a KEKO Kft., a Kerékpárosklub és Alföldy-Boruss Dániel adott részletes észrevétellistát, amelyre a tervezők tervezői válaszokat adtak. Külön egyeztetés történt még a Magyar Közút illetékesével is.

Kecskemét elmúlt évtizedének közlekedésfejlesztési eredményei

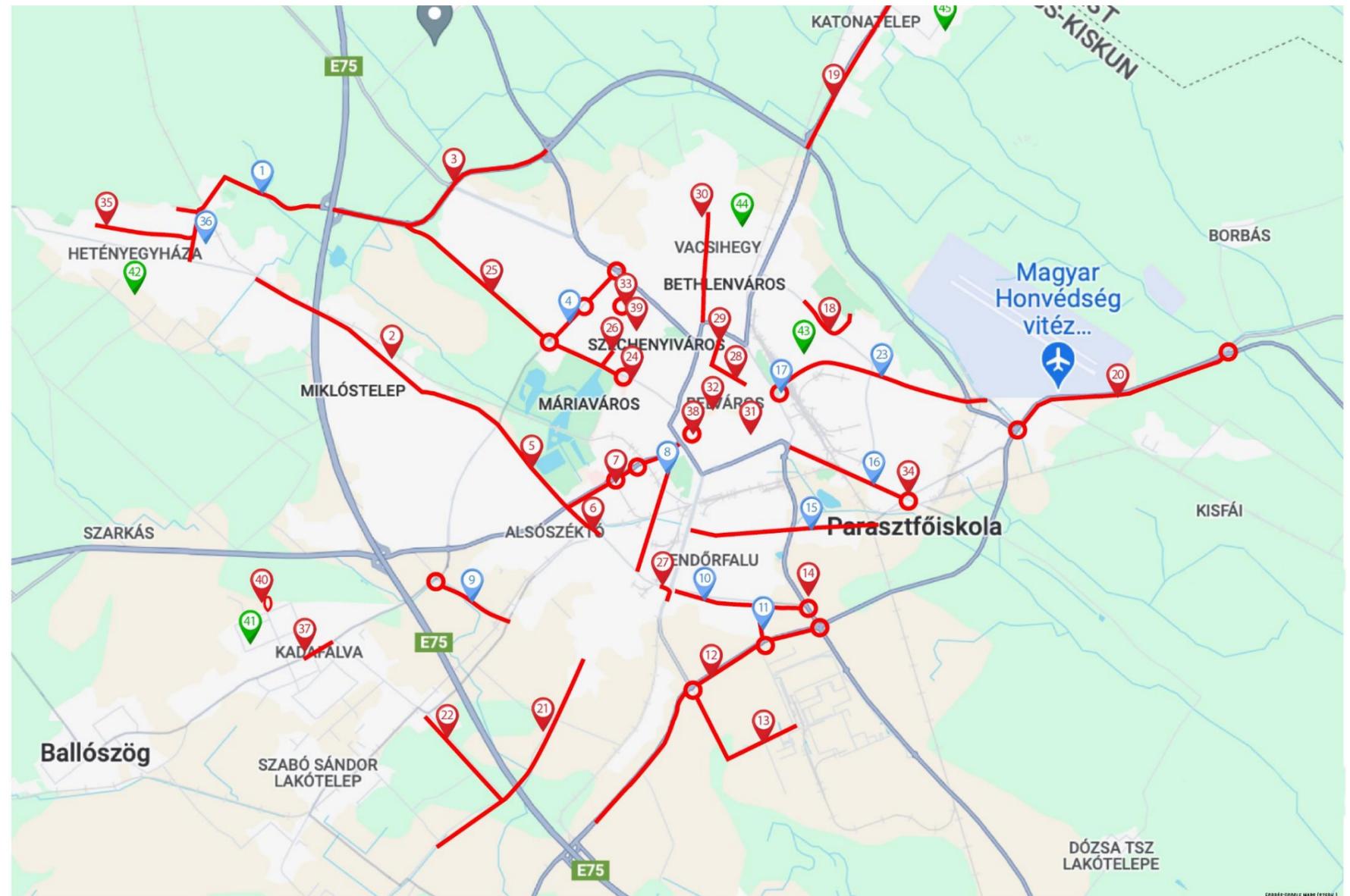
Az elmúlt bő egy évtizedben igen nagy számú és jelentős közlekedésfejlesztési akció valósult meg Kecskeméten, a város így próbált lépést tartani a gazdasági társaságok és a lakosság gyorsan növekvő mobilitási szükségleteivel. Az elmúlt 15 év talán leglátványosabb fejlődése a város közút- és kerékpárút hálózatának fejlesztésében érzékelhető, melynek eredményeit az alábbi ábra mutatja be (forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala).

A városi úthálózati fejlesztések mellett meghatározó – s a jövőbeli fejlődési potenciál lehetőségeit bővítő – közlekedésfejlesztési lépésként tarthatjuk számon a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (KEKO Kft.), mint helyi közlekedésszervező cég létrehozását is, mellyel megvalósulhatott a helyi autóbussz közlekedés városi kézbe vétele, annak professzionális üzemeltetése és a szolgáltatási színvonal folyamatos emelése.

4. ábra: Az elmúlt időszak útfejlesztései Kecskeméten

ÚTFEJLESZTÉSEK

- Hetényegyháza bekötése az M5 autópályába a Tamási Áron utcáig
5218. sz. összekötő út (Hetényi út) felújítása (Magyar Közút NZrt. fejlesztése)
445. sz. északi elkerülő út kiépítése (Magyar Közút NZrt. fejlesztése)
- Károly Róbert körút I. és II. ütem kiépítése (3 db körforgalom is épült)
- Vízmu utca felújítása (Magyar Közút NZrt. fejlesztése)
- Könyves Kálmán körút felújítása (Magyar Közút NZrt. fejlesztése)
72. sz. másodrendű főút (Izsáki út) négynyomúsítása (ÉKM fejlesztése)
- Kiskörösi út felújítása
- Gábor Dénes utca kiépítése
- Szent László körút felújítása
- Búzakalász utca felújítása
54. sz. másodrendű főút négynyomúsítása és körforgalmak fejlesztése (Magyar Közút NZrt. fejlesztése)
- Barényi Béla utca kiépítése
5. sz. főút – Szent László körút – Georg Knorr utca körforgalom kialakítása
- Mindszenti körút felújítása
- Mártírok útja felújítása
- Bem utcai turbókörforgalom kialakítása
- Mátyás király körút – Béke fasor felújítása
441. sz. másodrendű főút (Ceglédi út) felújítása (ÉKM fejlesztése)
44. sz. elsőrendű főút felújítása (ÉKM fejlesztése)
- Kiskörösi út felújítása (Helvécia nagyközség fejlesztése)
- Köcsögsárga útja (Helvécia nagyközség fejlesztése)
- Szolnoki út felújítása
- Akadémia körút - Nyíri út körforgalom kialakítása
- Nyíri út folytatásának felújítása és szélesítése
- Lánchíd utca felújítása
- Könyves Kálmán krt. – Halasi út csomópontbővítés, jobbra kanyarodó sáv kialakítása
- Budai utca felújítása
- Kada Elek utca felújítása
- Vacsi köz felújítása
- Csongrádi utca felújítása
- Horváth Cirill utca, Koháry körút, Budai utca burkolat és parkolófelújítás
- Március 15. utca – Irinyi utca csomópont fejlesztése
- Mártírok útja – Klebelsberg Kunó utca csomópont fejlesztése
- Hetény vezér utca kiépítése
- Helikon utca szélesítése
- Boróka utcán parkolók kialakítása, Darázs és Boróka utcai kereszteződés
- Kőhid utca – Petőfi Sándor utca csomópont fejlesztés
- Tömörkény István utca felújítása
- Darázs utcai buszforduló
- Kadafalva – lakossági önerős útépitések (7 utca, 4297 m)
- Hetényegyháza – lakossági önerős útépitések (22 utca, 10430 m)
- Hunyadváros – lakossági önerős útépitések (10 utca, 1448 m)
- Bethlenváros – lakossági önerős útépitések (13 utca, 2656 m)
- Katonatelep – lakossági önerős útépitések (5 utca, 945 m)



1. A VÁROSI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS IRÁNYAI

Kecskemét közlekedésfejlesztési elképzeléseit alapvetően befolyásolják a hazai és uniós források által támogatott gazdaság- és városfejlesztési beavatkozások, valamint a helyi lakosság, illetve a városba különböző céllal (például munkavállalási, ügyintézési-ellátási, kereskedelmi, turisztikai) érkezők által támasztott mobilizációs és parkolási igények, szükségletek.

A városokra vonatkozó közlekedésfejlesztési irányokat, elvárásokat és ajánlásokat uniós és hazai ágazati szakpolitikai 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, melyek egyre inkább tükröződnek a hazai településtervezési és szabályozási környezetben is.

Az Európai Unió közlekedésfejlesztési irányai

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

- Mérföldkőnek számít a 2007-ben megjelent **Zöld Könyv** és a 2011-ben megszületett **Fehér Könyv**, mely dokumentumokkal útjára indult az uniós szintű társadalmi párbeszéd az érintettek között a fenntartható közlekedésről. 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 éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelését szolgálja és felhívja a figyelmet arra is, hogy a megállapodás céljainak megvalósítása érdekében újra kell gondolni a tiszta energiaellátásra irányuló szakpolitikákat, így a közlekedési politikákat is, 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 célkitűzéseihez kapcsolódó részletesebb stratégia. A kiemelt területek több ponton is orientálják a városi mobilitási terveket, ezek közül hangsúlyosan jelenik meg a városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele, az áruszállítás környezetbarátabbá tétele, az igazságos és méltányos mobilitás 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.

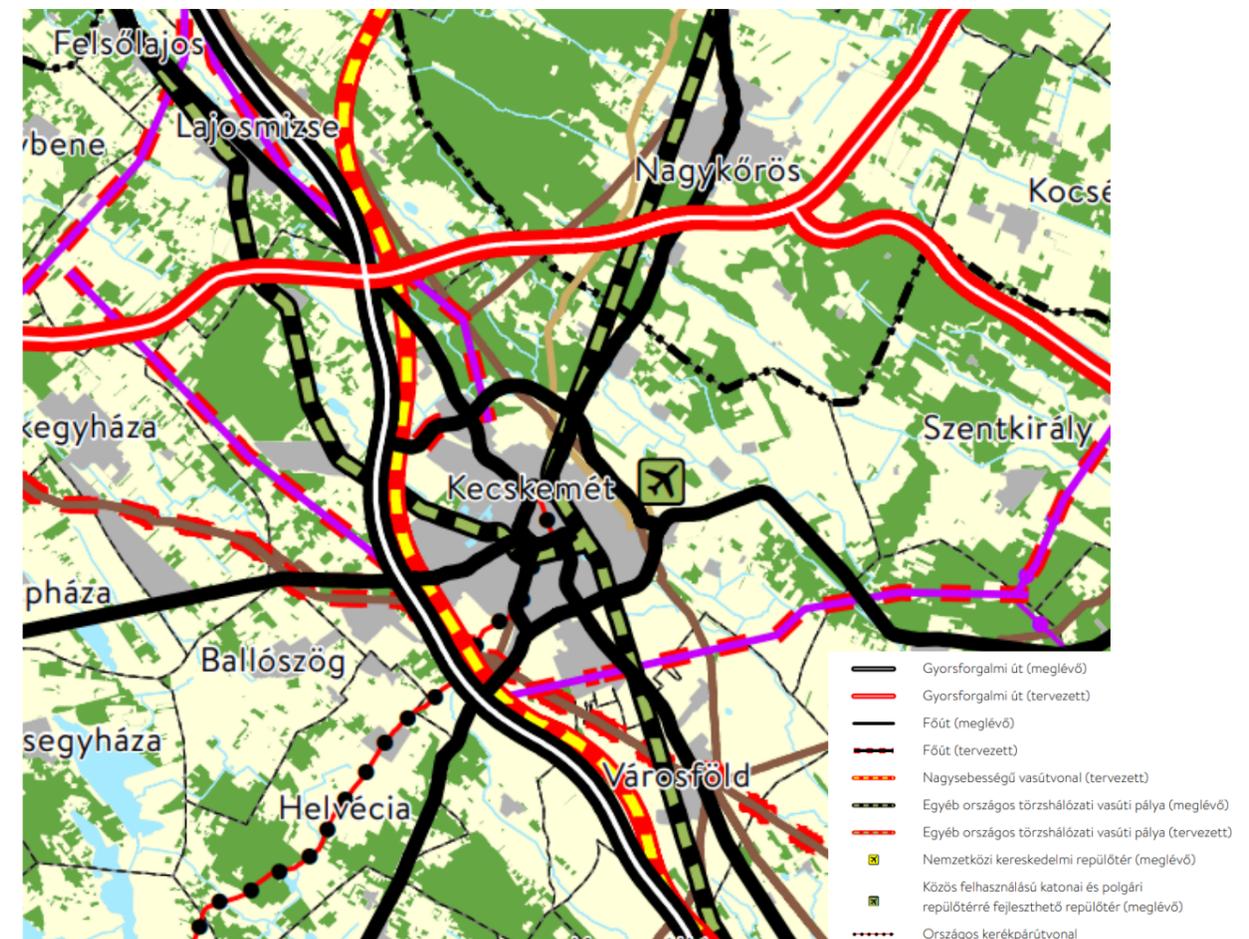
- Az EU 2021-2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete (2021) a „Vision Zero” elv alapján, az Európai Unió 2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelre kívánja csökkenteni az utakon, amiben a városok közlekedésbiztonsági fejlesztései is kulcsfontosságúak.

Hazai 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 közvetlenül 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, az utazási szükséglet mérséklése a funkciók optimális térbeli elhelyezésével.

5. ábra: Az OTRT kecskeméti térképkivágata



- **Az Országos Területrendezési Tervről (OTrT)** a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik. A tervlapon feltűnő a nagysebességű vasút megjelenése, 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 nyomvonala 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 fejleszhető 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, mint például:

- a (forgalmi) menedzsment eszközök megvalósítása,
- az utazási körülmények javítása, közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben,
- az autóbussz közlekedés indokolt fejlesztése vasút nélküli elővárosi területeken,
- a közlekedésbiztonsági beavatkozások a nagyvárosokban,
- a személyszállító vasúti jármű- és autóbussz csere program,
- a vasúti szolgáltatások és a ránhordás 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 törzsi 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 konkrét fejlesztések kapcsán a V0 nyomvonala Kecskeméttől jóval északabbra volt tervezett. **Az NKS jó célokat tűzött ki és jó eszközöket alkalmaz, ilyen szempontból a szakdokumentum közeljövőben tervezett megújítása közlekedésszakmai értelemben, vélhetően a célrendszer finomításait, a szervezeti és irányítási kérdéseket fogja elsődlegesen taglalni.**

- **A közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram 2023-2025**, 3 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 biztonságtudatosságának növelése, az egészségesebb közlekedési környezet kialakítása, valamint megfelelő szintű finanszírozás a szakpolitikák, programok és kutatások számára.
- **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 kerül előtérbe, valamint az elektromobilitás közösségi perspektívái, mint az autómegosztás és az e-busz hálózat fejlesztés.
- **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 bioüzemanyagok 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.
- 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.
- Említést érdemel továbbá **Magyarország Nemzeti Hidrogénstratégiája** (2021), mely szakdokumentum a tiszta hidrogén és hidrogéntechnológiák hazai bevezetésére és a hidrogénipar háttérbázisának megteremtésére koncentrál.

Az országos szintű stratégiai dokumentumok közlekedési vonatkozásait érintő céljairól és fejlesztési irányairól elmondható, hogy előremutatók és próbálják támogatni a fenntartható mobilitás elveinek kiteljesedését, ugyanakkor a megvalósítás területén jelentős elmaradásokat tapasztalhatunk, így a fenntarthatóság gondolata is csak lassan szivárgott le a magyarországi városok hétköznapijaiba. Igaz, 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 finansziális, köztervezési és szakmai-szabályozási keretei sok helyen még hiányosak, fejlesztésre várnak.

2. A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK JELENTŐSÉGE KECSKEMÉTEN

Egy közlekedési koncepció egyik legfontosabb vizsgálati területe az egyes közlekedési módok használati arányainak meghatározása. Ennek becslése, kiszámítása nem egyszerű feladat, esetünkben a KSH 2022-es népszámlálás kecskeméti területi adataira lehetett támaszkodni. Az adatokat a népszámlálás idején lakóhely szerint vették fel, így a közlekedési módok megoszlását is csak külön településenként lehetett kezelni (Kecskemét és a környékbeli települések), amely azonban nem tartalmazza az áruszállítási forgalom adatait. A 2022-es adatoknál frissebb, teljeskörű adatbázis a vizsgálatokhoz nem állt rendelkezésre, ugyanakkor az eltelt időszakban nem következett be olyan változás a város életében, amely hatással lett volna a közlekedési módok jelentősebb módosulására.

A KSH egyik legjobban használható adatsora „A lakónépességből a foglalkoztatottak száma közlekedési mód és lakóhely települése szerint” adata. Itt külön szerepelnek a helyben foglalkoztatottak és az eljárók, illetve a dolgozók és a tanulók. A kecskeméti részeredmények az alábbi táblázatban, az összefoglaló eredmények pedig a 6. ábrán láthatók.

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

A Kecskeméten lakók utazási módmegoszlása kapcsán érdemes kiemelni a következőket:

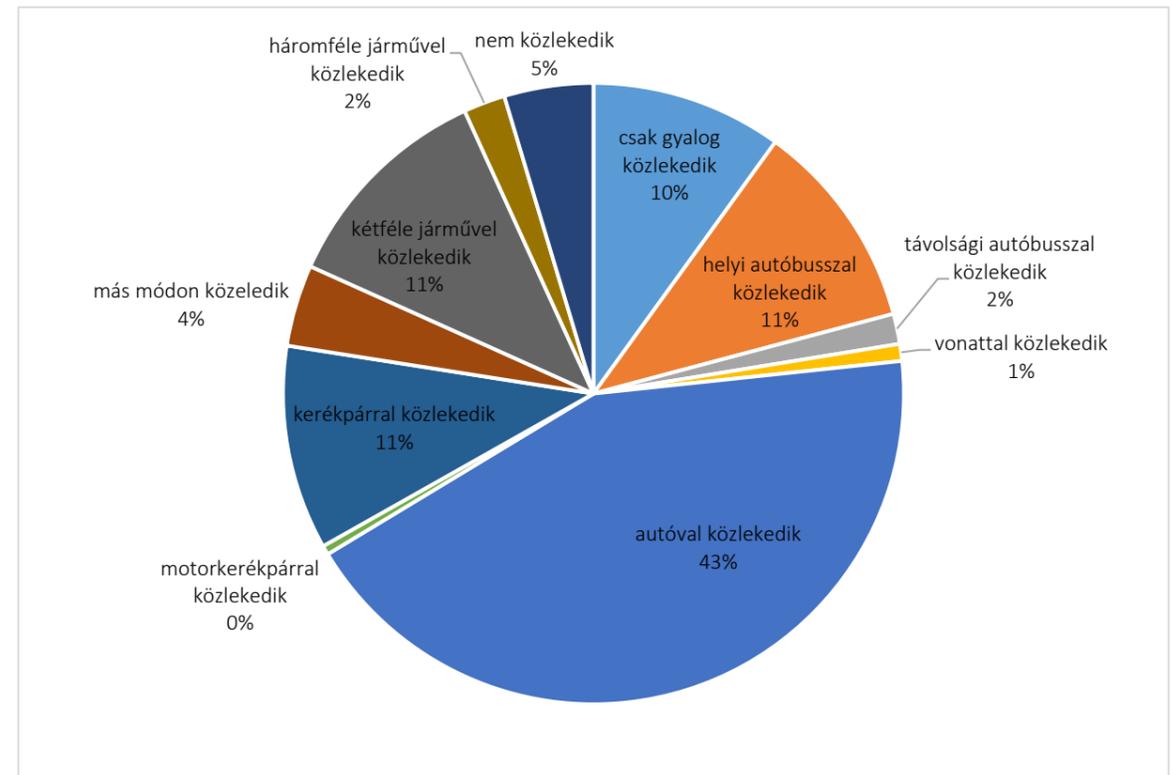
- A kecskeméti dolgozók alapvetően autóznak a városon belül (a teljes minta 29,6%-a, a helyben dolgozók 43%-a). Az eljárók között a teljes mintában ez az érték 7,5%, ami az eljárók 63%-a, azaz még magasabb ez az arány,
- gyalog, helyi autóbuszokkal és kerékpárral egyaránt sokan közlekednek: a tanulók körében az autós, a gyalogos és a helyi autóbusz-közlekedés dominál, kerékpárral azonban (a teljes mintán belül) csak 1,4%-uk közlekedik, a helyben dolgozók körében ugyanez az arány 9%,
- a helyben foglalkoztatottak körében sokan utaznak többféle járművel, így rugalmasan alakítják utazási szükségleteiket igényeiknek megfelelően,
- 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 közérttekig a teljes szállítási forgalom közúton történik, amit a fenti számok nem is tartalmaznak.

Az összes kecskeméti dolgozó és tanuló körében tapasztalt közlekedési módválasztást a mellékelt grafikon mutatja be, melynek legfontosabb eredményei 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 építeni,
- a helyi autóbusz-használat aránya a 2022 óta történt jelentős városi viteldíj-csökkentés miatt a mért 11%-os érték napjainkra akár kedvezőbb is lehet, ha figyelembe vesszük az elmúlt évek egyre növekvő utasszámait,

- a többféle járművel való utazás 13,7%-os aránya a városi mobilitás kapcsán meglévő lakossági rugalmasságra is utalhat vagy a módváltás/átszállás elfogadottságát is tükrözheti, melyek új lehetőségeket is nyithatnak a jövőbeli városi közlekedés szervezésében,
- a vasút aránya (0,6%) még az eljáró munkavállalók körében is nagyon alacsony, csakúgy, mint a távolsági autóbusz-használat (0,8%), holott a jövőben akár a városon belüli, akár a munkavállalási célú ingázás tekintetében a kimerülő városi közúthálózati keresztmetszetek szükségessé tennék mindkét közösségi közlekedési mód jelentős fejlesztését.

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



A Kecskemétre bejáró dolgozók száma

Kecskeméten a térségi szintű központi funkciók és foglalkoztatási szerepkör, valamint a munkahelyek számának dinamikus bővülésével párhuzamosan megjelenő általános munkaerőhiány mellett különösen fontos kérdés a bejárók számának alakulása. A KSH 2022-es népszámlálási adatbázisban „A lakónépességből a lakóhelytől eltérő településen foglalkoztatottak száma” adatsor ad tájékoztatást a munkavállalási célú ingázás nagyságáról és irányairól. Az adatok szerint összesen 28 027 olyan ember dolgozott Kecskeméten, aki állandó lakóhelyét tekintve más településről járt be.

Az alábbi táblázat azt a 20 települést mutatja be, ahonnan a legtöbb dolgozó (összesen 17 939 fő) érkezett Kecskemétre. Érdemes felhívni arra a figyelmet, hogy a 2011-es népszámlálás óta több mint 19 000 új munkahely jött létre Kecskeméten, s ennek megfelelően a korábbi 14 267 munkavállalási célú ingázóval szemben megduplázódott a Kecskemétre érkezők száma. Az is jól látható, hogy a hagyományosnak tekinthető legnagyobb vonzáskörzeti kibocsátó települések az összes ingázó munkavállalónak már „csak” 64%-át adják, így Kecskemét foglalkoztatási vonzáskörzete folyamatosan tágul, s egyre több településről érkeznek munkavállalási céllal városunkba:

DOLGOZÓK	Lakóhely települése	Munkahely települése	Fő
1.	Nagykőrös	Kecskemét	3 153
2.	Kiskunfélegyháza	Kecskemét	2 095
3.	Helvécia	Kecskemét	1 478
4.	Ballószög	Kecskemét	1 302
5.	Kerekegyháza	Kecskemét	1 123
6.	Lajosmizse	Kecskemét	961
7.	Tiszakécske	Kecskemét	909
8.	Izsák	Kecskemét	823
9.	Lakitelek	Kecskemét	739
10.	Budapest	Kecskemét	622
11.	Városföld	Kecskemét	613
12.	Cegléd	Kecskemét	597
13.	Jakabszállás	Kecskemét	596
14.	Szabadszállás	Kecskemét	554
15.	Ágasegyháza	Kecskemét	521
16.	Nyárlőrinc	Kecskemét	465
17.	Orgovány	Kecskemét	456
18.	Tiszaalpár	Kecskemét	446
19.	Szeged	Kecskemét	384
20.	Szentkirály	Kecskemét	380

Amint látható, a Kecskeméttel lényegében együtt lélegző nagyobb vonzáskörzeti településekről ezres nagyságrendben érkeznek dolgozni a városba. Az élen álló Nagykőrös és Kiskunfélegyháza vasúttal is összekötött Kecskeméttel. A távolabbi városok közül Budapest (a 10. helyen, 622 fővel) és Szeged (19. hely, 384 fő) fért fel a listára.

Fontos jelezni, hogy szinte az egész országból érkeznek munkavállalási céllal emberek (heti ingázók) Kecskemétre (például megjelenik Sopron is, 9 fővel), sokszor nagy távolságokból és egészen kis településekről. Kecskemét foglalkoztatási szerepköre egyre szélesebb körű, amely a jövőben tovább bővíülhet, növelve ezzel vonzáskörzetét.

A napi ingázásban ezzel együtt is a szomszédos, sok dolgozót kibocsátó települések a mérvadók, melyek közül az elmúlt évtizedben több is (pl. Lajosmizse, Ballószög, Helvécia, Kerekegyháza) jelentősen tudta emelni népességszámát.

A Kecskemétre bejáró tanulók száma

Kecskemét növekvő térségi ellátóközponti szerepének egy újabb bizonyítéka a környékről bejáró diákok nagy száma: a 2022-es népszámlálás adatbázisa alapján összesen 5 127 tanuló érkezik Kecskemétre (még ha egy részük nem is napi ingázó). Erről a KSH „A lakónépességből a lakóhelytől eltérő településen közoktatásban tanulók száma” című adatsora tájékoztat.

Az alábbi táblázat azt a 20 települést tartalmazza, ahonnan a legtöbb tanuló érkezik Kecskemétre és összesen 3 790 fő adatait tartalmazza:

TANULÓK	Lakóhely települése	Iskola, óvoda, bölcsőde települése	Fő
1.	Lajosmizse	Kecskemét	583
2.	Helvécia	Kecskemét	439
3.	Ballószög	Kecskemét	392
4.	Nagykőrös	Kecskemét	390
5.	Kerekegyháza	Kecskemét	367
6.	Tiszakécske	Kecskemét	145
7.	Városföld	Kecskemét	142
8.	Izsák	Kecskemét	140
9.	Nyárlőrinc	Kecskemét	133
10.	Lakitelek	Kecskemét	129
11.	Kiskunfélegyháza	Kecskemét	123
12.	Szabadszállás	Kecskemét	119
13.	Cegléd	Kecskemét	111
14.	Orgovány	Kecskemét	100
15.	Jakabszállás	Kecskemét	95
16.	Szentkirály	Kecskemét	86
17.	Ladánybene	Kecskemét	85
18.	Ágasegyháza	Kecskemét	75
19.	Dabas	Kecskemét	68
20.	Fülöpszállás	Kecskemét	68

Látható, hogy más a sorrend, mint a bejáró dolgozók esetében. Az oktatáshoz kapcsolódó ingázás esetében a szűkebb vonzáskörzeti települései jelennek meg, mint nagyobb kibocsátók (ld. Lajosmizse, Helvécia, Ballószög). Ugyanakkor látható, hogy Kecskemét speciális oktatási kínálata (pl. kéttannyelvű, sajátos metodikájú, felekezeti, duális képzést folytató intézmények) más nagyobb városok (Nagykőrös, Kiskunfélegyháza vagy éppen Cegléd) családjainak iskolaválasztására is hatással van.

A teljes adatsor alapján megállapítható, hogy a város oktatási vonzáskörzete sokkal inkább egy 30-40 kilométeres szűkebb hatókörű térségre korlátozódik, mint a munkahelyek tekintetében, így a távolabbi nagyobb települések (pl. Budapest, Szeged, Szolnok) száma és aránya ebben a vizsgálati körben sokkal kisebb.

A 2022-es népszámlálás adatai alapján Kecskemétre dolgozni és tanulni összesen 28 027 + 5 127 = 33 154-en járnak be. Ezen túl a város további funkciói (közigazgatási, egészségügyi, kereskedelmi, rekreációs, turisztikai) további vonzást gyakorol Bács-Kiskun vármegye településein kívül Pest vármegye déli, Jász-Nagykun-Szolnok dél-nyugati és Csongrád-Csanád vármegye északi területeire és településeire.

Kecskemét vonzáskörzeti vizsgálatai alapján a város szűkebb vonzáskörzete mintegy 117 000 főre terjed ki, míg térségi foglalkoztatási és ellátóközponti hatásai négy vármegye körülbelül 250-300 000 lakosára fejtenek ki vonzást. Kecskemét térségi szerepköreinek bővítéséhez, ellátóközponti funkcióinak erősítéséhez, valamint a munkaerőigényének hosszútávú fenntartható biztosításához kulcskérdés lesz a gyors elérését elősegítő modern közlekedési hálózatok (gyorsforgalmi utak, pl. M8 és vasútvonalak 140-es, 142-es, 145-ös, 152-es, V0) további fejlesztése.

A Kecskemétre bejáró dolgozók közlekedési módválasztása

Fontos kérdés, hogy a vonzáskörzetből Kecskemétre bejárók milyen közlekedési eszközzel érkeznek a városba. A rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján megállapítható, hogy az autózás elsősorban a fővárosban van. Ennek vizsgálatára kigyűjtöttük kilenc fontosabb városkörnyéki település adatait, a KSH „A lakónépességből a lakóhelytől eltérő településen foglalkoztatottak száma közlekedési mód és lakóhely települése szerint” adatbázisból. Fontos kiemelni, hogy itt nem csak a Kecskemétre ingázók adatai szerepelnek, hanem minden eljáró dolgozó adatai is, ugyanakkor a legtöbb kiválasztott településről az eljárók nagyobb része Kecskemétre ingázik. A közlekedési módok közül sajnos hiányzik a céges autóbusszos szállítás, ami a nagyobb ipari cégek esetében általános szolgáltatás, egyben meghatározó közlekedési módválasztás részint ingyenessége, részint kényelme miatt. Az eredményeket az alábbi táblázat tartalmazza:

DOLGOZÓK	csak gyalog közlekedik	helyi autóbusszal közlekedik	távolsági autóbusszal közlekedik	vonattal közlekedik	autóval közlekedik	motorkerékpárral közlekedik	kerékpárral közlekedik	más módon közlekedik	kétféle járművel közlekedik	háromféle járművel közlekedik	összesen fő
Nagykőrös	0,2%	0,2%	16,5%	5,3%	58,1%	0,1%	1,4%	7,1%	9,0%	2,1%	5 281
Kiskunfélegyháza	0,4%	0,2%	11,7%	6,1%	62,2%	0,2%	1,1%	5,4%	10,6%	2,1%	4 195
Helvécia	0,9%	0,0%	11,6%	0,0%	68,5%	0,7%	2,6%	5,1%	8,7%	1,8%	1 830
Ballószög	0,3%	0,0%	11,3%	0,0%	69,1%	0,8%	2,0%	3,6%	10,3%	2,5%	1 623
Kerekegyháza	0,8%	0,0%	15,8%	0,2%	65,9%	0,0%	1,5%	6,4%	7,7%	1,5%	1 552
Lajosmizse	0,7%	0,0%	12,4%	1,4%	69,8%	0,3%	1,0%	5,9%	7,6%	0,9%	2 067
Tiszakécske	0,2%	0,2%	14,4%	1,4%	64,7%	0,0%	2,0%	7,9%	7,4%	1,6%	2 089
Városföld	0,4%	0,0%	13,4%	1,4%	65,0%	0,5%	2,6%	3,7%	11,4%	1,5%	781
Cegléd	0,4%	0,2%	7,0%	18,2%	45,8%	0,3%	1,0%	8,2%	15,4%	3,6%	6 188
Átlag:	0,5%	0,1%	12,7%	3,8%	63,2%	0,3%	1,7%	5,9%	9,8%	2,0%	

A legfontosabb eredmények a **bejáró dolgozók** kapcsán a következők:

- 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,
- a vasúttal történő közlekedés aránya meglehetősen alacsony, ez alól Cegléd kivétel, ahol vélhetően a budapesti ingázás aránya is befolyásolja az eredményt,
- a távolsági autóbussz használatának 13%-os átlagos aránya az autózás utáni második helyre elég,
- viszonylag magas a több járművel (átszállással) utazók aránya, ennek pontos tartalma azonban nem ismert,
- a kerékpár aránya lényegében elhanyagolható.

A Kecskemétre bejáró tanulók közlekedési módválasztása

A Kecskemétre bejáró tanulók közlekedési módválasztása (TOP6) a következő:

TANULÓK	csak gyalog közlekedik	helyi autóbusszal közlekedik	távolsági autóbusszal közlekedik	vonattal közlekedik	autóval közlekedik	motorkerékpárral közlekedik	kerékpárral közlekedik	más módon közlekedik	kétféle járművel közlekedik	háromféle járművel közlekedik	összesen fő
Lajosmizse	0,5%	0,0%	51,5%	2,7%	25,3%	0,0%	0,0%	2,3%	15,8%	1,5%	780
Helvécia	0,0%	0,0%	39,8%	0,0%	33,7%	0,0%	0,0%	1,0%	23,2%	1,4%	483
Ballószög	0,0%	0,0%	27,0%	0,0%	35,1%	0,0%	0,7%	1,8%	32,0%	2,9%	441
Nagykőrös	0,0%	0,0%	46,9%	14,3%	12,4%	0,0%	0,0%	0,8%	21,9%	3,6%	636
Kerekegyháza	0,0%	0,0%	60,5%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	0,9%	14,1%	1,8%	453
Tiszakécske	0,0%	0,0%	49,8%	6,1%	13,6%	0,0%	1,1%	7,2%	18,6%	3,6%	279
Átlag:	0,1%	0,0%	45,9%	3,8%	23,6%	0,0%	0,3%	2,3%	20,9%	2,5%	

A legfontosabb eredmények a **bejáró tanulók** kapcsán a következők:

- Meglehetősen sok diákot, gyermeket hoznak autóval, a 24%-os eredmény egyébként következik az autózás magas arányából
- a távolsági autóbussz meghatározó ebben a szegmensben, a vasút aránya itt is eltörpül
- itt még magasabb a többféle járművet használók aránya, a dolgozók 13%-a helyett 23%.

Érdeemes röviden foglalkozni a nagy ipartelepek munkavállalóinak közlekedési szokásaival is, melyet jól leképez a Mercedes gyár munkavállalóinak körében elvégzett felmérés. Tudható, hogy a Mercedesnél az összes munkavállaló körében 67% autóval, 19% helyközi autóbusszal és 14% céges autóbusszal érkeznek. A kecskeméti munkavállalók közül 62% az autót használók, míg 37% a helyi autóbusszal közlekedők aránya. A vonat és a kerékpár használata nem jelenik meg az adatbázisban.

3. KECSKEMÉT SZÉTTÉRÜLÉSE

A koncepció bevezető fejezetében röviden érintettük Kecskemét széttérülésének tényét, gazdasági és társadalmi okait. A városszéttérülésnek („urban sprawl”) komoly szakirodalma van, a laikusokhoz is eljutott megoldási módok közül pedig kiemelkednek a kompakt város és a 15 perces város fogalmi.

A kompakt város és a 15 perces város divatos fogalmak, érdemes látni, hogy a pozitív és valóban működő alapelvek mellett ezek inkább koncepcionális hívószavak, távlati célok, messze a közlekedési megoldásokon túlmutató, komplex urbanisztikai beavatkozásokat igénylő jövőképek. Be kell látni, hogy bizonyos adottságú településszerkezetből (pl. nagy alapterületű tanyás településszerkezet, terjengő várostest, jelentős külterületi lakosság, városon belüli jelentős telekár különbségek) roppant nehezen lehet klasszikus értelemben vett kompakt vagy 15 perces várost építeni, hiszen a vonzáskörzeti autós ingázás domináns hatásai mellett a városon belüli szükséges szerkezeti beavatkozások nem csak számos pénzügyi, szakmai és társadalmi konszenzust igénylő kérdést vetnek fel, de a jelenlegi közlekedési szokások sem egyeztetethetők össze a vágyott jövőképpel.

Talán ennél is fontosabb, hogy mind a 15 perces város, mind a kompakt város a nagyvárosi fogalomkészlet része: Budapest Nagykörúton belüli területe, a nyugat-európai nagyvárosok belső részei (főleg a metróhálózat miatt) 15 percesek. **Kecskemét egésze azonban egyéb belterületi egységeivel** (pl. Méntelek, Hetényegyháza, Kadafalva, Katonatelepe), **növekvő külterületi lakosságával, falusias városrészeivel és a több tízezer bejárójával sosem lesz igazán kompakt.** Ez nem jelenti azt, hogy a központi belterületen ne kellene törekedni a kompakt városszerkezet kialakítására, a lakosságszám ésszerű koncentrációjára, például olyan beavatkozásokkal, mint a Homokbányai, Alsószéktői és Belső-Máriahegyi lakóterületek kialakítása vagy a városi alközpontok (pl. Rudolf-kert térsége, Homokbánya, Belső-Máriahegy) fejlesztése, melyek közelebb hozhatnák a külterületi és az egyéb belterületi lakosság (összesen közel 32 000 ember) egy részét a központi várostesthez. Hosszútávon a külterületek fenntartása, lakosságának ellátása, kiszolgálása (pl. több mint 1000 km-nyi burkolatlan út fenntartása, közművek kiépítése, közvilágítás biztosítása, személyszállítás, közösségi közlekedési hálózat bővítése, közterületek karbantartása) jelentős forrásokat von el a város központi belterületének fejlesztésétől, fenntartható üzemeltethetőségétől.

Érdemes tudatosítani, hogy a kompakt város kialakítása olyan szintű tudatos és hosszú távú rendezési és szabályozási beavatkozásokat, átgondolt funkcionális rendszerek kialakítását, lakó-, szolgáltatás- és munkahelyfejlesztési programokat, valamint ezekhez illeszkedő komplex közlekedésfejlesztési beavatkozásokat igényelnek, melyekre igen kevés jó példa van még Európában is (de azért akadnak, lásd például a bécsi Aspern Seestadt projektet, a dán Koppenhága, a hollandiai Winterswijk, a franciaországi Grenoble eredményeit). Az is ténykérdés, hogy **a munkahelyek vagy a városi ellátásban szerepet játszó intézmények ideális helyszínének kiválasztása sokkal tudatosabb köztervezést kíván meg a várostól**, a szakmai és urbanisztikai elvek érvényesítésével.

A jelenlegi helyzet

A legfőbb térszerkezeti folyamatokat tekintve, az elmúlt évtizedekben Kecskemét széttérült: a külterületi részek beépülése (2001-ben a külterületi népességszám 13 732 fő volt, míg 2022-ben már 18 861 fő, az egyéb belterületi egységek népességszámának növekedése is hasonló ütemben zajlott, az 9 401 főről 13 025 főre növekedett), a beépítésre szánt területek folyamatos növelése, valamint az iparterületek megjelenése mind nagyobb kiterjedésű várostesthez vezetett, új közlekedési igényeket gerjesztve. Emellett, a központi belterület népességcsökkenése (a központi belterület népességszáma 2001-ben még 84 616 fő volt a 2022-es népszámlálás már *csak 76 234 főt jelzett*), a Belváros és a lakótelepek előregedő társadalma, a dinamikus emelkedő ingatlanárak, az egyéb belterületi egységek és a külterületek lakosságnövekedése egyre nagyobb, közösségi közlekedéssel egyre kevésbé ellátható területeket és egyre hosszabb utazásokat eredményeztek. Ennek a folyamatnak a városra és lakóira történő hatása a ma, és nem a

távoli jövő problémája: **az elmúlt évtized nem túl szerencsés térszerkezeti fejlődési pályájának eredményei már látszanak és visszaköszönek a társadalmi igényekben.**

A város ismert szándékai

A Településfejlesztési Terv szerint *„Jelentős belső kihívást jelent Kecskemét életében a település üzemeltetésének optimalizációja, amely egyrészt egy kompakt város kialakítására való törekvéssel, másrészt a területhasználat (pl. külterületi, zártkerti) racionalizálásával, szabályozásával, valamint az alulhasznosított barnamezős területek fejlesztésekre történő nagyobb arányú bevonásával valósítható meg.”* Tehát a városi szakemberek és döntéshozók bizonyos mértékig tisztában vannak a problémával, azonban a kiköltözések – többek között az ingatlanárak drasztikus növekedése miatt – napjainkban is folytatódnak, az iparterületek pedig továbbra is zöldmezős beruházások keretében épülnek ki. A városnak a jelzett folyamatok megállításához nagyon kevés az ereje, s eszközei is csak korlátozottan állnak rendelkezésre. Egyedi jó példák viszont vannak, ilyen a Homokbánya városrész tudatos fejlesztése, vagy a Rudolf-laktanya (uniós és állami forrásokból) revitalizációs folyamata, melyek a kompakt település és a városi alközpontok kialakítása érdekében tett első komolyabb lépések.

A településrendezési terv éppen zajló kidolgozása, szigorítása, az utóbbi időben az országos döntéshozói szintre is eljutott probléma és a rá adott jogalkotási válaszok jelzik, hogy a települések széttérülése országos gond és a mai folyamatokban és szabályozásban érdemi változások várhatók.

A mai helyzet értékelése

A városnak eddig valójában alig voltak eszközei a rossz térhasználati gyakorlatok, a nem kívánatos térszerkezeti folyamatok felszámolására. A teljes képhez hozzátartozik, hogy ameddig voltak helyben a folyamatok megváltoztatásához, befolyásolásához megfelelő jogosítványok, addig sem történtek jelentősebb lépések (lásd rendezési, szabályozási és építéshatósági eszközök) a városi térszerkezeti folyamatok jelentősebb befolyásolására.

A probléma bonyolult, kevesen értik, érzik át a súlyát és látják át a következményeit. Talán a területhasználat általános szabályozásában és következetes betartásában lenne a legkönnyebb és a leghasznosabb előre lépni, mert ha az eddigi területi, térhasználati folyamatok tovább érvényesülnek, akkor a jelentkező problémahalmaz kezelése még inkább túl fog nőni a települési döntéshozók lehetőségein és kompetenciáin.

Tudatosítani kell, hogy a mai kedvezőtlen irányú térhasználati folyamatokból következő problémák (például a tájterhelés erősödése, a környezeti elemek túlhasználata, a mezőgazdasági területek csökkenése, eltérő területhasználatokból származó konfliktusok erősödése, városüzemeltetési költségek növekedése, növekvő mobilitási igény) kiteljesedése még előttünk áll. A szabályozatlan térbeli terjeszkedési folyamatok sok helyen még megállíthatók, visszafordíthatók. Más külterületek esetében (Felsőszéktő-Felsőcsalános, Belsőnyír, Külső-Máriahegy) a besűrűsödési folyamatok már lejátszódtak, a lakóépületek megépültek, a lakhatási és gazdálkodási (lásd háztáji gazdálkodás) folyamatok keverednek, konfliktusokat okozva nem csak a helyi közlekedésben, de az eltérő életmódot folytató társadalmi csoportok között is. Máshol az iparterületek lakóterületekre történő ránövése okoz problémákat, jelentős zaj és levegőszennyezést okozva. Az ilyen és ehhez hasonló helyzetekre nincs jó közlekedéstervezési megoldás, a tanyás- és a kertéségi vagy az iparterületek közé ékelődő területeken épült házak tulajdonosainak hosszú távon is igen komoly kompromisszumokkal kell számolniuk.

A tudatos településtervezés pozíciói jelenleg gyengék, eszközrendszere pedig a szükséges szinttől elmarad, melynek állami szintű megváltoztatására – egyelőre – nem mutatkozik szándék. A kedvezőbb települési szintű térhasználati folyamatok elindításához a mainál sokkal erősebb és komolyabb eszközök (pl. jogszabályi, szakmapolitikai, forrásoldali, szervezeti, intézményi) kellenének, a következetes és kitartó városi szintű akarat és szándék mellett.

Javaslatok

- **A város további szétterülését meg kell állítani**, erre hathatós jogi és szabályozási előírásokat kellene alkalmazni. Ennél valószínűbb megoldási lehetőség, hogy minimálisan biztosítani kell a beépülő területek kiszolgálhatóságát (lásd utcák szélessége, megközelíthetőség, autóbussmegállóhelyek, vasúti megállóhelyek, módváltó helyek területének tudatos és tartós kijelölése, elépülésük megakadályozása). Ebbe a körbe tartozik az a javaslat is, hogy ne lehessen olyan helyen házat építeni, amit hulladékgyűjtéssel, közösségi és lágy közlekedéssel nem lehet kiszolgálni. **A város szétterülési folyamatának teljes megfordítására, a megfizethető árú lakhatás biztosítása nélkül nem sok esély mutatkozik**, éppen ezért lenne nagy szükség példaértékű bérlakásépítési pilot projektek indítására, a jó gyakorlatok átvételére és annak népszerűsítésére.
- **A város szétterülésének, az elmúlt évtizedekre jellemző pazarló területhasználatának gyakorlata/folyamata, talán nehezen érthető probléma a társadalom számára, ezt formalizálni, artikulálni kell.** Ha sikerül megértetni a város lakóival a jelenséget és különösen annak kedvezőtlen következményeit/hatásait (pl. a mezőgazdasági területek csökkenése, a lakó- és a mezőgazdasági tevékenység keveredéséből adódó konfliktusok, ellenőrizetlen és szabályozatlan külterületi terjeszkedés, a városüzemeltetési költségek növekedése, a közműellátottság kiépítésének nehézségei [ld. fajlagos költségek] és hiányukból adódó problémák [pl. útminőség, elégtelen közvilágítás, levegőszennyezés, talajvízszennyezés, illegális hulladéklerakás], a nagyobb távolságokból adódó egyéni mobilizációs szükségletek növekedése, a szűkös fejlesztési források tovább aprózódása), akkor a többség nyomása mellett lehet esély a nem kívánatos szétterjedés megállítására, lassítására, a kompakt város kialakítására történő törekvés társadalmi támogatásának növelésére, melyhez tájékoztatás, edukáció, ismeretterjesztés szükséges.
- Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület, a lakótelepek és az egyes fejlesztés alatt álló városrészek (például Külső-Széchenyiváros, Homokbánya, a volt Rudolf- és Erzsébet-laktanya környezete, Hunyadváros) nagyjából megfelelnek a kompakt város alapvetéseinek. Ez Kecskemét esetében jó közlekedési kiszolgálhatóságot és általában jó ellátási, szolgáltatási színvonalat is jelent. Ezt meg kell őrizni, a területek beépítését tervezett módon, a telektömbök mélységében, a funkciók és a rendeltetési egységek számának meghatározásával kell elvégezni. A gépjárműforgalom visszaszorítása érdekében, ezen városrészekben előnyben kell részesíteni a közösségi közlekedést és a lágy közlekedési módokat. **Kecskemétnek a kompakt városrészek megőrzéséből és adottságaiból következő érdekeit érvényesítenie kell a szabályozásban az építéseknel, a parkolásnál, az autóforgalom korlátozásánál, vagy éppen a közösségi közlekedés fejlesztésénél.**
- A mai, belvárosi építési gyakorlat, amely a régi nagy(obb) telkekre történő 6-8-10 lakásos társasházak felhúzását célozza, újabb parkolási és forgalmi gondokat szül, ráadásul közvetlenül ellene hat a zöldítési és forgalomcsillapítási céloknak. **A kompakt város elképzelésének része az is, hogy a kevésbé kiszolgálható, nehezen megközelíthető telektömbökben nem sűrítjük tovább a várostestet.** Ugyanakkor a sűrűbb beépítésű, jól kiszolgált területeken a rendelkezésre álló közterület már ma is szűkös, ezért érdemes tudatosítani, hogy a nagy fajlagos helyigényű egyéni gépjárműközlekedés igényei fizikailag nem elégíthetők ki korlátlanul, ehelyett érdemesebb lenne szabályozási és jogszabályi előírásokkal – valamint jól előkészített önkormányzati kommunikációval és a szabályok ütemezett bevezetéssel – egyértelművé tenni a gépjárműtartási és parkolási lehetőségeket, illetve annak feltételeit, továbbá ezen övezetekben a helytakarékosabb közlekedési módokat kellene előnyben részesíteni.
- Nagyon fontos lenne megmutatni (lásd városrészi ingatlanfejlesztési pilot projekt), hogy hogyan kell kompakt városrészeket tervezni és építeni Kecskeméten, ez hogyan néz ki és milyen előnyökkel jár. Az új rendezési terv

erre több lehetőséget ad, mert a fejlesztési területek vonatkozásában telektömbönként szabályozza a funkciókat és a rendeltetési egység számokat, a hozzá tartozó úthálózattal, a közterületekkel és parkolási előírásokkal. **Ez a város számára azt jelenti, hogy minden elinduló kisebb és nagyobb fejlesztést tudatosan és határozottan kompakt és fenntartható – környezeti, mobilitási és üzemeltethetőségi szinten is értelmezhető – módon kell tervezettni, ennek elveit és gyakorlatát általánossá kell tenni.**

- **Egységes gyakorlatot kell kialakítani a külterületek közlekedési kiszolgálására, útépitési szabályaira.** Fontos az önkormányzat által rögzített és mindenki által megismerhető feltételrendszer (hol, mit, milyen minőségben, milyen lakossági hozzájárulás mellett) kialakítása, amely egyértelműen rögzíti, hogy milyen szabályok és előírások mentén lehet kielégíteni a külterületi helyi lakossági útfejlesztési igényeket. Ehhez ki kell dolgozni a szükséges szakmai javaslatokat és fel kell vállalni a várhatóan jelentkező társadalmi konfliktusokat.
- Kecskemétnek a fenntartható fejlődés, környezetének védelme és a kiegyensúlyozott területhasználat biztosítása érdekében, a város környezeti elemeinek túlhasználatát, illetve a táj eltartóképességét meghaladó léptékű, s további forgalmat generáló tevékenységek, (különösen a nagy alapterületű logisztikai, valamint a környezetszennyező, illetve az erőforrásigényes iparágak) fejlesztésének korlátozása, a hatásrendszerek kiemelt vizsgálata javasolt.
- A mainál is tudatosabban kell tiltani a zöldmezős beruházásokat és az agrárcélokra használt jó termőhelyi adottságú területek felosztását, beépítését, figyelembe véve a település és térségének környezeti érzékenységét, vízbázisainak sérülékenységét és a klímaváltozás hatásainak történő kitettséget.

4. AZ ONLINE KÖZLEKEDÉSI KÉRDŐÍV

A városlakók és bejárók véleményének megismerése érdekében online felmérést készítettünk. A kérdőív Google Űrlap formátumban volt kitölthető online 2025. március 6. és 21. között. A kérdőív linkjét meghirdettük a kecskeméti online hírcsatornákon, a közösségi média felületeken, valamint fizetett hirdetésen keresztül, a kecskeméti felnőtt lakosságot célozva. A két hét alatt 1618 érvényes választ kaptunk. A minta nem reprezentatív a kecskeméti lakosságra sem életkor, sem végzettség tekintetében, de valószínűsíthető, hogy olyanok töltötték ki, akik jobban érdeklődnek a városi közlekedés iránt, ezért érdemes számba venni az igényeiket, véleményüket.

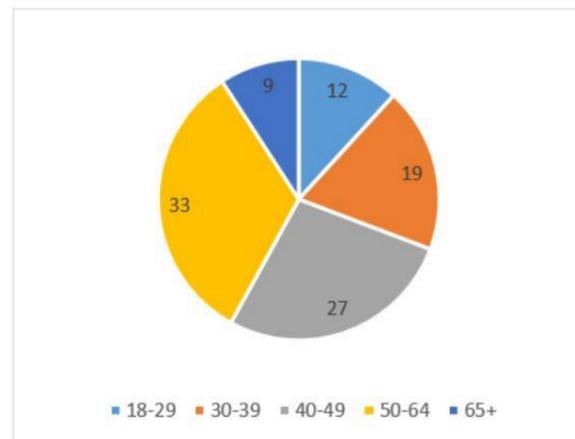
A kérdőív három részből állt: az első blokkban kíváncsiak voltunk néhány szocio-demográfiai tényezőre, ezt követően rákérdeztünk a helyi lakosság közlekedési szokásaira, az utolsó blokkban pedig a közlekedés- és városfejlesztési irányokkal kapcsolatos véleményeket, igényeket kívántuk feltárni. Ahhoz, hogy a kérdőív 8-10 percen belül kitölthető legyen, sajnos nem tudott minden közlekedéssel kapcsolatos részletre kiterjedni a kérdéssor. A kecskeméti által adott válaszokat, illetve a bejárók által megfogalmazott véleményeket külön fogjuk bemutatni. Az olvashatóság kedvéért az eredeti kérdéseket az elemzésben lerövidítettük, a kérdőív teljes szövege a mellékletben olvasható.

4.1. A KECSKEMÉTI MINTA JELLEMZŐI

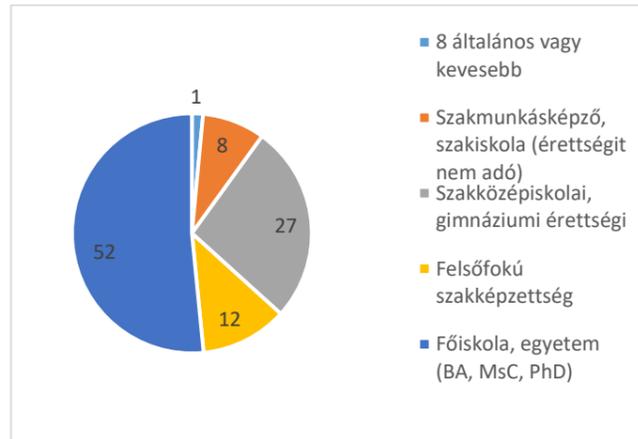
Szocio-demográfiai jellemzők

A kérdőívet 685 férfi és 830 nő töltötte ki, további 19 fő megtagadta a választ a kérdésre. Ahogy a következő ábrákon látszik, sikerült mindegyik korosztályt megszólítani. A legtöbben (33%) az 50-64 év közötti korcsoportból töltötték ki a kérdőívet és a legkevesebben (9%) az ennél idősebb korosztályból. Ami az iskolai végzettséget illeti, a magasabb végzettségűek felül vannak reprezentálva (52%), ami magyarázható a véleményformálási igényből ugyanúgy, mint a közösségi ügyek iránti nagyobb nyitottságból/fogékonyságból.

7. ábra: A minta megoszlása korcsoportok szerint, % (N=1534)

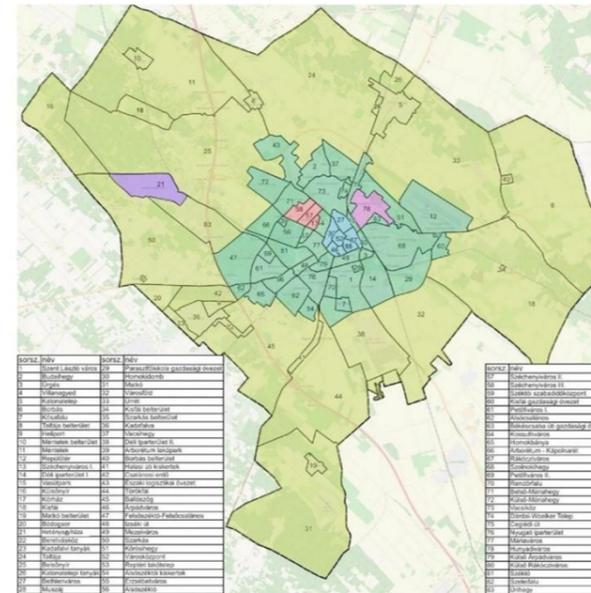


8. ábra: A minta megoszlása iskolai végzettség szerint, % (N=1534)

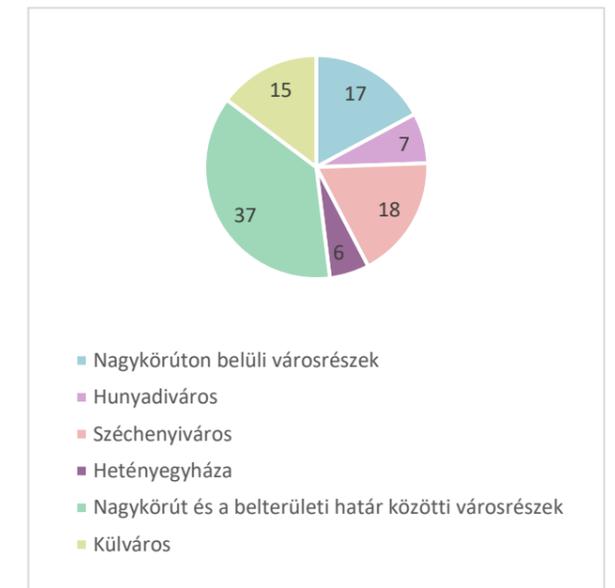


A mintát felosztottuk városrészekre (figyelembe véve mind a város adottságait, mind a minta megoszlását): a Nagykörúton belüli és kívüli területekre és egy-két nagyobb elemszámmal rendelkező jelentősebb városrésze, mint pl. Hunyadiváros, Széchenyiváros és Hetényegyháza és a külvárosra. Ezt a felosztást a következő ábrák illusztrálják.

9. ábra: Kecskemét térkép a felosztott városrészekkel



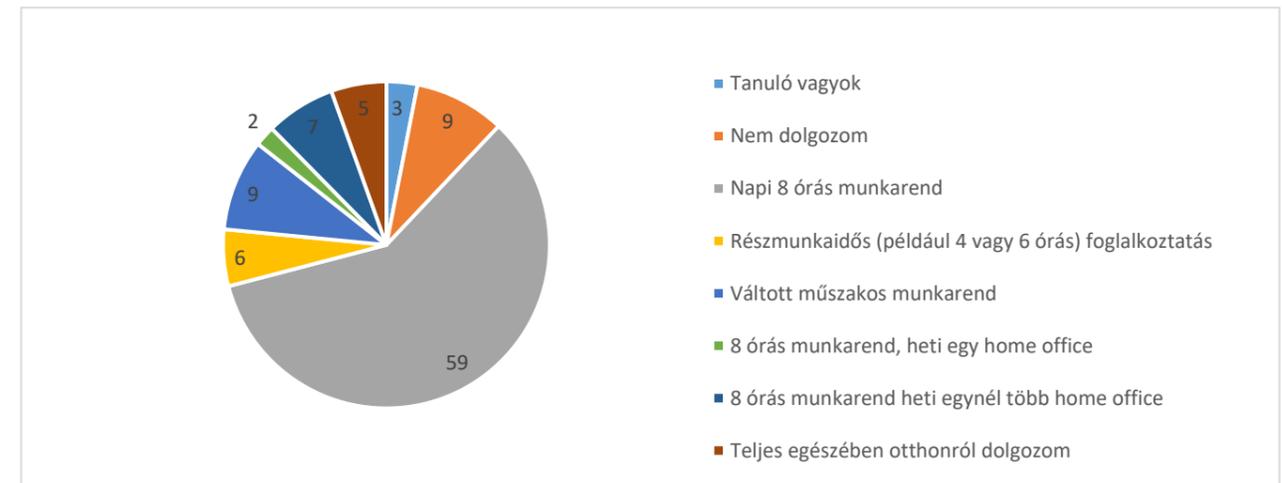
10. ábra: Városrészenkénti megoszlás, % (N=1534)



Megoszlások egyéb, a kérdőív szempontjából releváns (közlekedési) tényezők mentén

A konkrét munkahely helyett egy kérdésen belül az illető aktivitására és munkarendjére kérdeztünk rá. A következő ábra alapján a válaszolók többsége (59%) 8 órás munkarendben dolgozik, a többi lehetőség között a válaszok megoszlának. Az is feltűnő, hogy már szignifikáns arányban jelen vannak olyanok, akik csak otthonról dolgoznak (5%), és akik heti 1-2-szer otthonról dolgoznak (9% összesen).

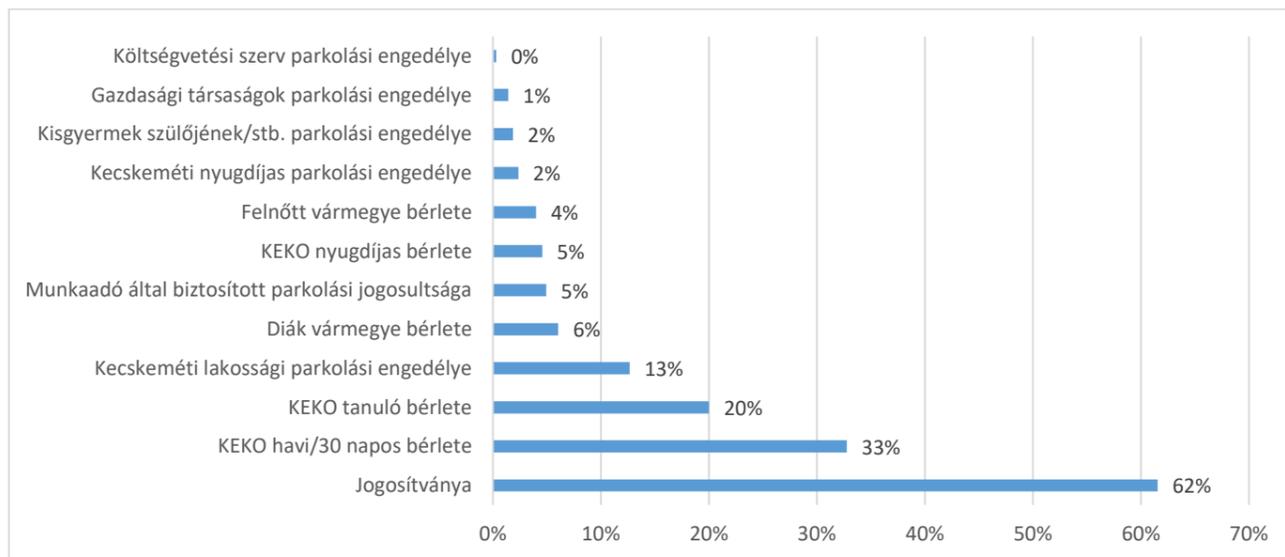
11. ábra: A minta megoszlása munkarend/aktivitás szerint, % (N=1534)



Rákérdeztünk arra is, hogy milyen közlekedési jogosultságokkal (12. ábra: Az alábbi közlekedési jogosultságok közül melyik áll rendelkezésre az Ön háztartásában (több válasz is lehetséges), % (N=1534)

A minta 62 százaléka rendelkezik jogosítvánnyal, a következő leggyakoribb jogosultság, a KEKO havi vagy 30 napos bérlet, melynek meglétét a kérdezettek csak egyharmada jelezte, majd ezt követi a tanuló bérlet (19%). A kérdésre 71 fő (5%) jelezte, hogy a felsorolt jogosultságok közül egyikkel sem rendelkezik.

12. ábra: Az alábbi közlekedési jogosultságok közül melyik áll rendelkezésre az Ön háztartásában (több válasz is lehetséges), % (N=1534)



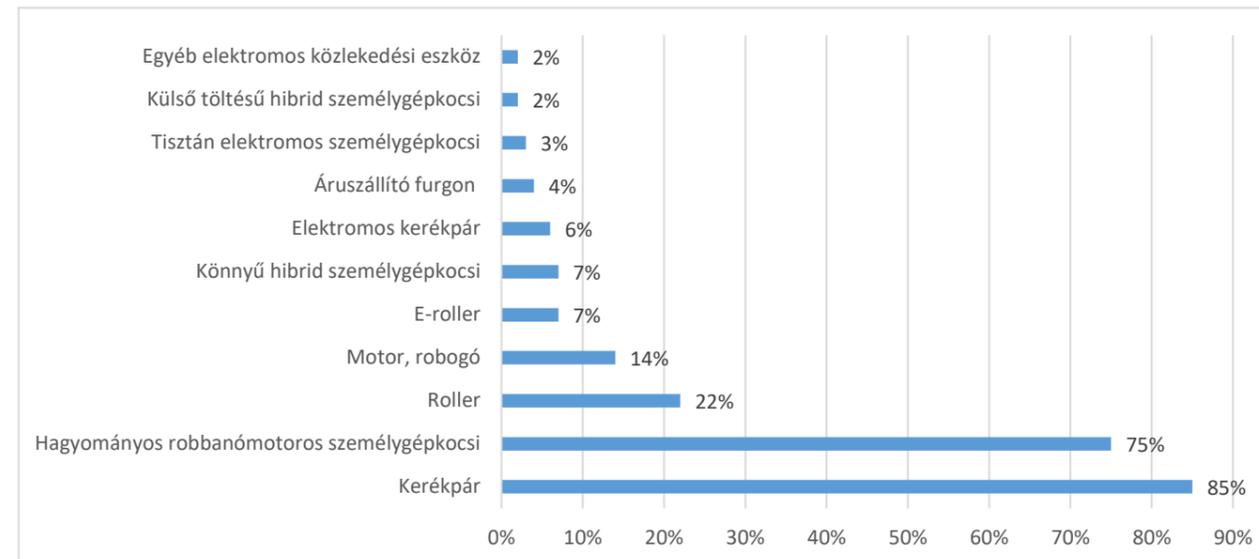
Ezeket a kategóriákat megvizsgáltuk külön városrészenként is, és az alábbi eredményeket kaptuk:

- **Jogosítványa** minden városrészben élőknek körülbelül egyenlő arányban van, ebben nincsenek jelentős eltérések,
- (bármilyen típusú) **KEKO bérlete** nagyobb arányban van a széchenyivárosiaknak és a hetényegyháziaknak (63% és 71% versus 49%),
- a Nagykörúton belül lakóknak kisebb arányban van bérlete (39% versus 49%, bérlet típusokra lebontva kicsit más a megoszlás, ami összefügg a mintabeli városrészek szerinti megoszlással, ezért erre nem térünk ki külön),
- (bármilyen típusú) **vármegye bérlete** nagyobb arányban van a külvárosi lakosoknak (18% versus 10%), végül pedig
- **lakossági parkolási engedélye** a Nagykörúton belül élőknek van jóval nagyobb arányban (34% versus 13%).

Az 1-2-3 százalékos eltérésekre nem térünk ki, mert ekkora mintánál ez nem releváns.

A 13. ábra: A felsorolt közlekedési eszközök közül melyekkel rendelkezik a háztartása, % (N=1534)

13. ábra: A felsorolt közlekedési eszközök közül melyekkel rendelkezik a háztartása, % (N=1534)



Összevonva a különböző személyszállító autótípusokat (az áruszállító furgont nem ide sorolva) és mikromobilitási eszközöket (kerékpár, roller és egyéb e-eszköz) kaphatunk teljesebb képet arról, hogy kinek hány darab közlekedési eszköze van és kik azok, akik nem rendelkeznek semmilyen közlekedési eszközzel. Megállapítható, hogy a válaszadók **19 százalékának nincs autója, 48 százalékának egy, és 33 százalékának kettő, vagy annál több autója van.** A mikromobilitás területén 13 százalékának nincs semmilyen közlekedési eszköze, 49 százalékának egy vagy kettő és 38 százalékának három, vagy annál több.

Városrészenként is találhatunk eltéréseket:

- **a Nagykörúton belüli területen** kevesebbeknek van kettő vagy több autója (12% versus 17%),
- **Széchenyivárosban** jóval nagyobb azoknak az aránya, akiknek nincs autója (30% versus 18%),
- **A Nagykörút és a belterületi határ közötti városrészekben** több olyan válaszadót találunk (46% versus 37%), akinek két vagy több autója van és kevesebbet, akinek nincs autója (27% versus 37%).

A többi városrészben nem volt szignifikáns eltérés.

Elektromos autója a Nagykörúton kívül élőknek és a külsőbb, családirházas városrészekben lakóknak van nagyobb arányban, ami összefügg azzal, hogy **elektromos autó legnagyobb arányban olyan háztartásokban található, ahol két vagy annál több autó van** (ugyanakkor volt olyan válasz is, ahol mindkét autó elektromos volt).

Ami a mikromobilitási eszközöket illeti, a külvárosiak közül kevesebb az olyan válaszadó, akinek nincs egyik se, **a Nagykörút és a belterületi határ közötti városrészekben nagyobb arányban van három vagy annál több** (42% versus 37%), **a széchenyivárosiaknak és a Nagykörúton belül élőknek** nagyobb arányban nincs mikromobilitási eszköze (19% versus 13%).

Mivel külön rákérdeztünk az e-eszközökre, megnéztük, hogy akinek van valamilyen elektromos meghajtású mikromobilitási eszköze, annak nagyobb eséllyel van egy e-autója is, és azt találtuk, hogy igen, de az alacsony elemszámok miatt érdemes óvatosan kezelni ezeket az eredményeket.

Összevontuk az összes nem robbanómotoros eszközt is, és azt találtuk, hogy **Hunyadivárosban és Széchenyivárosban** jóval kisebb arányban vannak, akiknek van járműve (13% és 15% versus 22%).

A motorral/robogóval rendelkező válaszadókat is külön megvizsgáltuk, és azt találtuk, hogy:

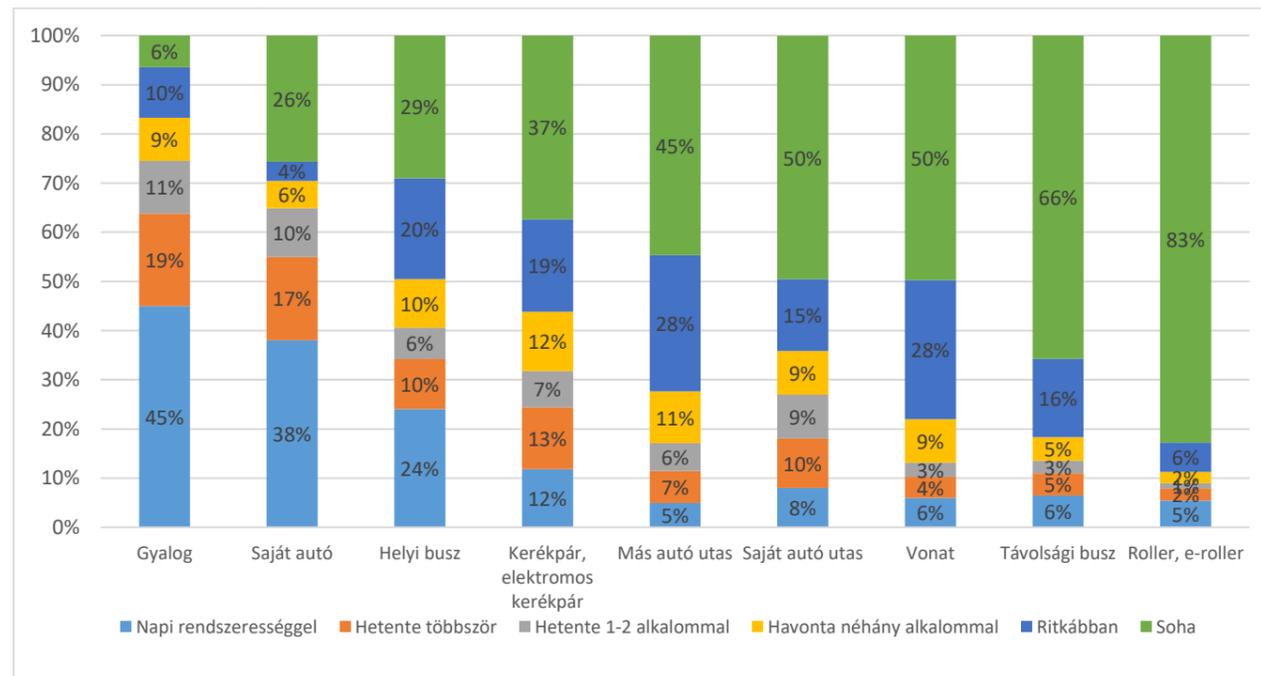
- **Hetényegyházán és a külvárosban** nagyobb arányban rendelkeznek vele (21% és 20% versus 14%), míg Széchenyivárosban jóval kisebb arányban (7% versus 14%) és
- az **alacsonyabb iskolai végzettségűek** nagyobb arányban rendelkeznek motorral vagy robogóval (23% versus 14%).

4.2. KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

Az alábbiak szerint a (munkanapi) közlekedési szokásokat mutatja be a 14. ábra: Közlekedési szokások gyakoriság szerint, % (N=1534)

Ákár a napi szintű használatot nézzük, akár a heti egy-két vagy annál gyakoribb használatot, mindenképp ugyanaz a három legnépszerűbb közlekedési mód: a gyaloglás, ezt követi az autóvezetés, majd a helyi autóbushasználat. (Az ennél ritkább használatnál sem változik meg a sorrend.) Másrészt, ha az egyéni szinten vizsgálódunk, akkor leolvasható (és ezt a további elemzéseink is megerősítik), hogy **sokan sokféle módon közlekednek, tehát nem beszélhetünk egyértelműen csak „autósokról”, vagy csak „kerékpárosokról”** (bár ilyen is létezik, csak nem nagy számban). A válaszok alapján megállapítható, hogy a kecskeméti közlekedők az élethelyzetük vagy a napi elfoglaltságuk alapján, rugalmasan alakítják mindennapi mobilitásukat.

14. ábra: Közlekedési szokások gyakoriság szerint, % (N=1534)



A saját autót sofőrként használók közül gyakrabban vezet naponta vagy hetente többször, akinek két vagy több autója van (78% versus 55%). Akinek azonban csak egy autója van, ők az ennél ritkábban (hetente 1-2-szer vagy havonta többször) autót használók között találhatók meg nagyobb arányban (23% versus 16%).

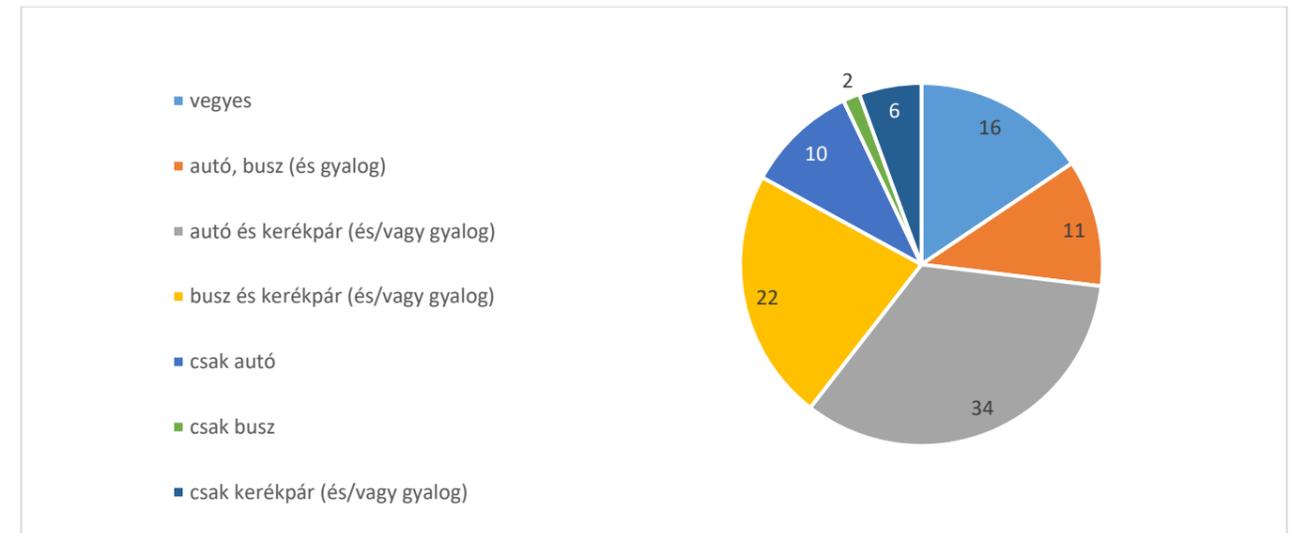
További elemzés után a négy leggyakrabban említett közlekedési mód alapján [gyaloglás, kerékpározás, helyi buszhasználat és saját autóhasználat (sofőrként)] vizsgáltuk a Kecskeméti közlekedési szokásait, de a közlekedési

típusok számának csökkentése érdekében a kerékpározást és a gyaloglást összevontuk. A következő, 15. ábra: Közlekedési módok használata legalább havonta néhány alkalommal, % (N=1535)

mutatja többek között, hogy a **kizárólag autót használók (sofőrként) mindössze 10 százalékát alkotják a mintának.**

Megnéztük más közlekedési módok használatát is közlekedői csoportonként: akik a vegyes csoportba tartoznak, azok nagyobb arányban utaznak gyakran utasként is akár saját autójában, akár más autójában, a csak autóbusszal és csak kerékpáros csoportban pedig jóval kisebb arányban találunk autójában utasként utazókat.

15. ábra: Közlekedési módok használata legalább havonta néhány alkalommal, % (N=1535)



A következő, 16. ábra: Közlekedési módok szerinti csoportok városrészek szerint, % (N=1527)

csoportosítja a közlekedési módokat városrészek szerint.

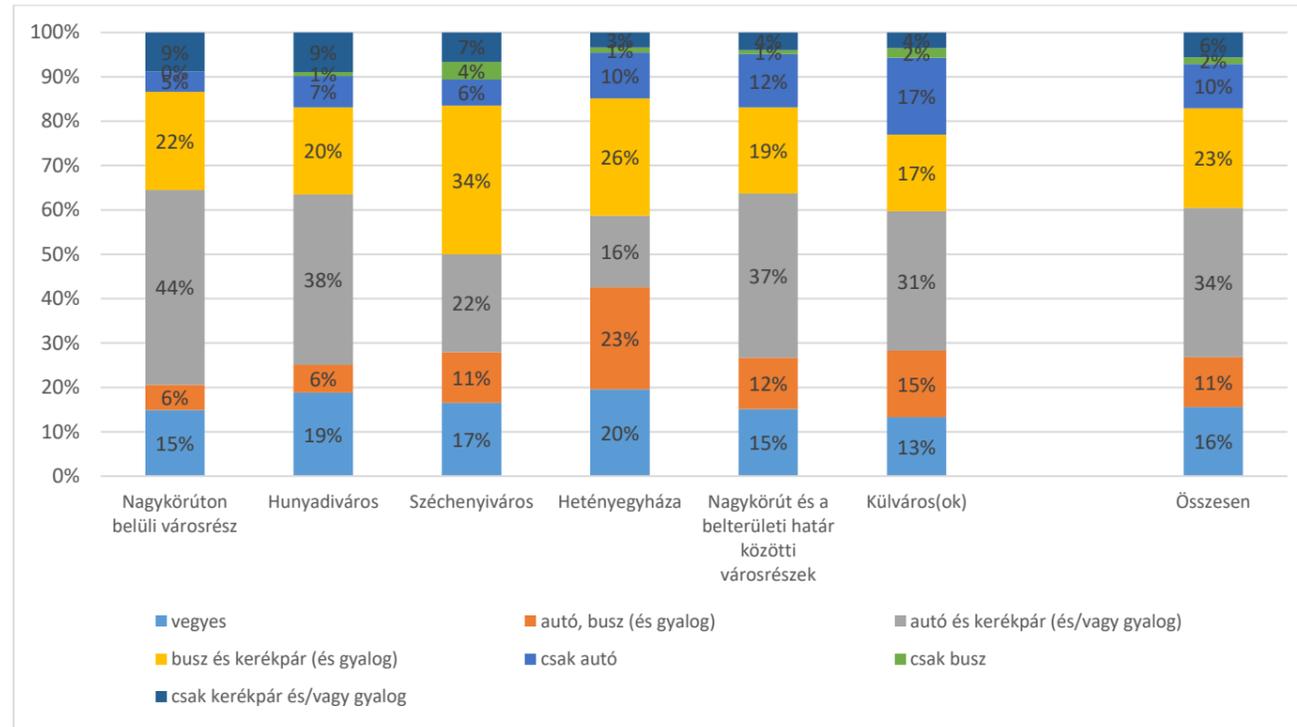
A **Nagykörúton belüli területen** jóval kevesebb (5%) a (szinte) csak autóval közlekedők aránya, mint az egész mintában (10%). Akik autóval és busszal (esetleg gyalog is) járnak (6% versus 11%), azoknál jóval többen vannak azok (44% versus 34%), akik autóval és kerékpárral/gyalog is közlekednek,

- **Hunyadvárosban** jelentős eltérés a teljes mintához képest csak az autóval és az autóbusszal járók számában van (11%), ők kevesebben vannak itt is (6%),
- **Széchenyivárosban** sokkal többen használják az autóbusszt és mellette kerékpároznak (34%), mint a teljes mintában (23%) és jóval kevesebben vannak (22% versus 34%), akik autóznak és mellette kerékpároznak (és gyalogolnak),
- **Hetényegyházán** még sokkal kisebb (16% versus 34%) az aránya az autót és kerékpárt használóknak (és/vagy gyaloglóknak) és jóval többen vannak (23% versus 11%) azok, akik autóznak és autóbusszoznak (mellette esetleg gyalogolnak),
- A Nagykörút és a belterületi határ közötti városrészekben nincsenek jelentős eltérések a mintához képest,
- A **külváros(ok)ban** pedig jóval több a csak autót vezető aránya (17% versus 10%), és kevesebb az autóbusszt és kerékpárt használók aránya (17% versus 23%).

Érdemes figyelembe venni, hogy az előző vizsgálatban csak a négy legfontosabb közlekedési módot tüntettük fel, ezen kívül még használnak más közlekedési módokat is a kecskeméti, emellett megállapítható, hogy

meglehetősen vegyes a közlekedési módok használata szinte minden városrészben. Bár a jellemző városi funkcióktól (munkahely, oktatás-nevelés, vásárlás, ügyintézés) mért távolság növekedésével, illetve az autóbusz-hálózat hiányában egyre jellemzőbbé válik az autó használata.

16. ábra: Közlekedési módok szerinti csoportok városrészek szerint, % (N=1527)



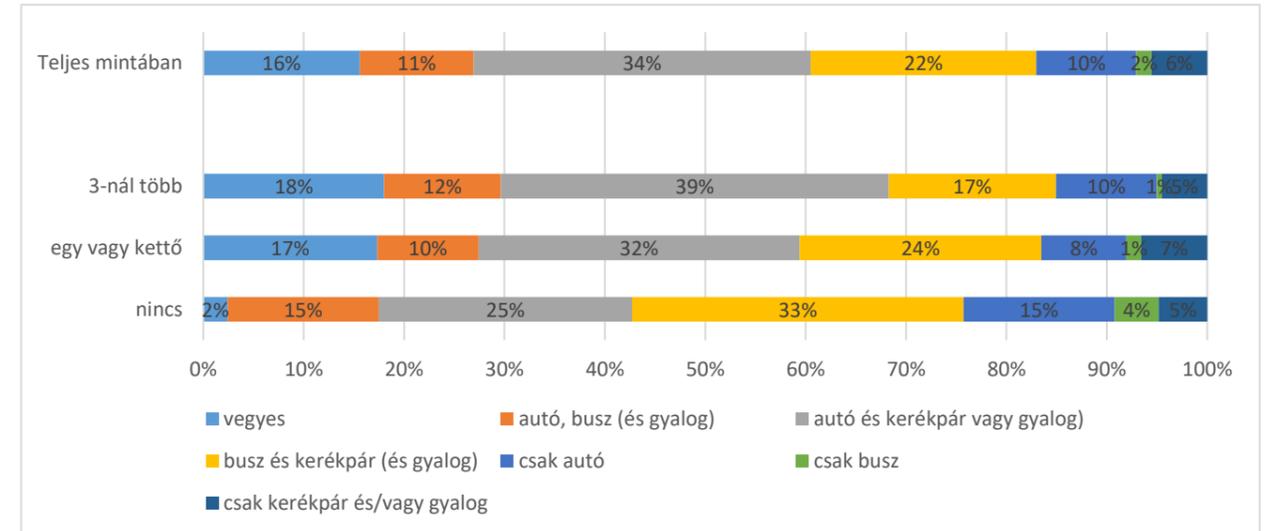
A közlekedési módok szerinti csoportok nagysága eltér az alapján, hogy hány autó van az illető tulajdonában/háztartásában. **A törésvonal itt is a kettő vagy több autónál van: ez azt jelenti, hogy akinek egy autó van a tulajdonában, az nagyjából ugyanúgy „viselkedik”, mint az átlag, akkor kezdenek eltérni az arányok, ha az illetőnek két vagy több autója van.** Ők nagyobb arányban vannak jelen a „csak autósok” között (17% versus 10%), és kisebb arányban azokban a csoportokban, ahol nem használnak autót (sofőrként): például busszal és kerékpárral járóknál (7% versus 23%), a csak busszal járóknál nincsenek egyáltalán.

Ami a mikromobilitási eszközöket illeti, akinek:

- **nincs**, az nagyobb arányban az autóbusszozók és kerékpároztók/gyalogolók (33 versus 23%) vagy közlekedik „csak autóval” (15 versus 10%), és kisebb arányban található a vegyesen közlekedők között (2 versus 16%),
- **egy vagy két mikromobilitási eszköze van** az átlagosan jelenik meg mindegyik kategóriában,
- **három vagy annál több van**, az is nagyobb arányban jelenik meg az autóval és kerékpárral/gyalog közlekedők között (39 versus 34%), és kisebb arányban a buszozók és kerékpároztók/gyalogolók között (17 versus 23%),

A mikromobilitási eszközök tehát inkább az autót kiegészítő, mintsem helyettesítő eszközeiként funkcionálnak, de csak akkor, ha több van belőle a háztartásban (17. ábra: Különböző közlekedési módok a mikromobilitási eszközhöz való hozzáférés szerint, N=1534)

17. ábra: Különböző közlekedési módok a mikromobilitási eszközhöz való hozzáférés szerint, N=1534



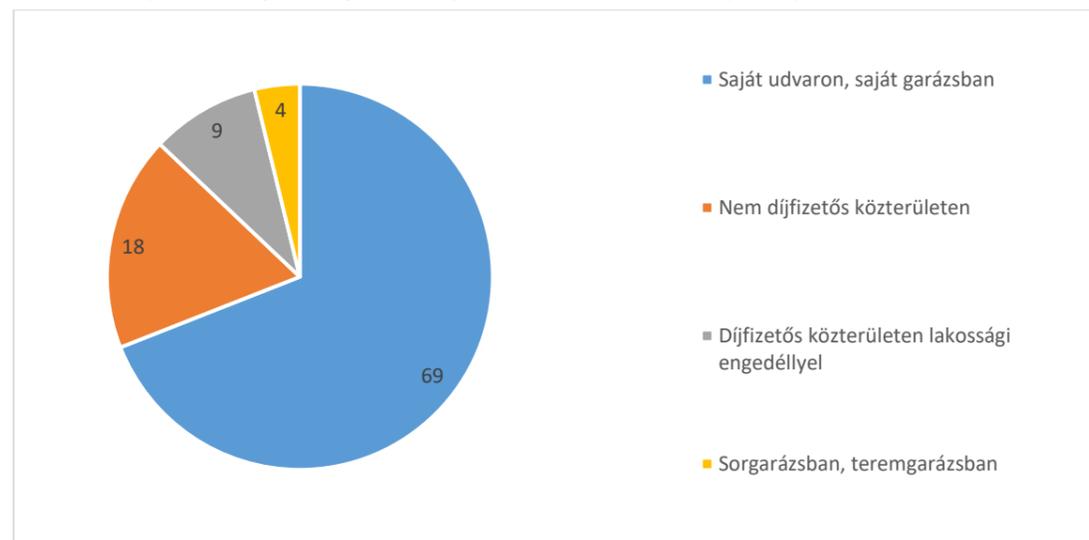
A közlekedési módok szerinti megoszlást vizsgáltuk korcsoportonként is, de nem találtunk nagy eltéréseket.

- A **csak autózók** között nagyobb volt a 65 év feletti korosztály aránya, mint az egész mintabeli arány (15% versus 9%),
- az **autózók és kerékpároztók/gyaloglók** között kisebb a 18-29 éves korosztály aránya (6% versus 12%),
- a **csak kerékpároztók/gyaloglók** között kisebb a 30-39 és 40-49 éves korosztályok aránya (12% versus 19% és 21% versus 27%), míg nagyobb az 50-64 évesek aránya (41% versus 33%).

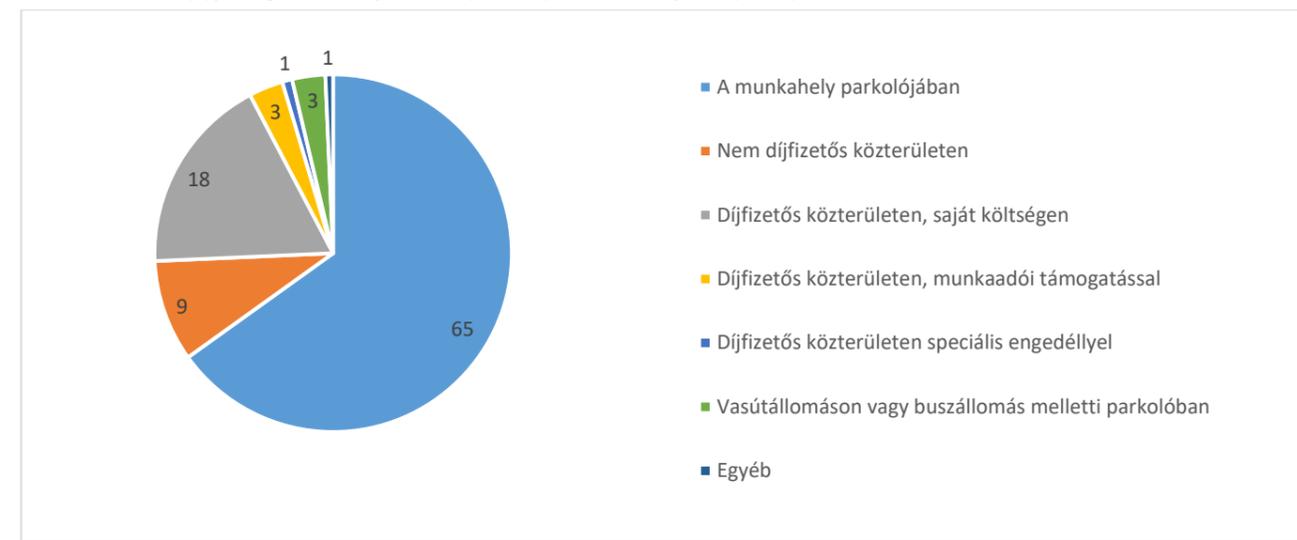
(A csak autóbusszal utazókat nem vettük figyelembe ennél a vizsgálatnál, mert túl kicsi az elemszám.)

A parkoláson belül az otthon történő parkolást is vizsgáltuk (18. ábra: Amennyiben van autója, hol tartja a hétköznapiakban az otthona közelében?, % (N=1237))

18. ábra: Amennyiben van autója, hol tartja a hétköznapokban az otthona közelében?, % (N=1237)



19. ábra: Ha autóval (is) jár dolgozni, hol tartja munkanapokon napközben az autóját?, % (N=890)



Ezek az arányok eltérnek a különböző városrészekben:

- A **Nagykörúton belüli területen** kevesebben tartják saját udvaron/garázsban (43%) és nem díjfizetős közterületen (7%) az autójukat, mint a teljes mintában, és sokkal többek rendelkeznek lakossági engedéllyel és tárolják úgy az autójukat díjfizetős közterületen (45%),
- **Hunyadvárosban** többen tartják nem díjfizetős közterületen (30%) az autójukat,
- **Széchenyivárosban** jóval kevesebben tartják saját udvaron/garázsban (28%), és sokkal többen nem díjfizetős közterületen (61%) az autót,
- **Hetényegyházán** majdnem mindenki (99%) saját udvaron/garázsban tárolja autóját,
- **A Nagykörút és a belterületi határ közötti városrészekben** kicsit többen tartják saját udvaron/garázsban (81%) mint az átlag, és kevesebben (12%) nem díjfizetős közterületen,
- a **Külvárosban** szintén majdnem mindenki (94%) saját udvaron/garázsban tartja az autóját.

Az autóval dolgozni járók kétharmada (65%) a munkahely parkolójában tárolja autóját. Ezt követi (18%) a díjfizetős közterület saját költségen, emellett 9% nem díjfizetős közterületen tárolja autóját (19. ábra: Ha autóval (is) jár dolgozni, hol tartja munkanapokon napközben az autóját?, % (N=890))

A munkavállalással összefüggő Nagykörúton belüli parkolás esetében kiemelendő, hogy a válaszadók körében viszonylag jelentős (összesen 22%) azok aránya, akik díjfizetős közterületen parkolnak. Ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy a Nagykörúton belüli területen hozzávetőlegesen 15-16 000 munkahely található, akkor – a minta alapján megállapítható, hogy – a belvárosi parkolási probléma egy jelentős része összefüggésbe hozható a munkavállalással. Amennyiben az önkormányzat megoldást szeretne találni a belvárosi felszíni parkolás problémájára, akkor a munkavállaláshoz kötődő parkolást kell komplexen kezelnie.

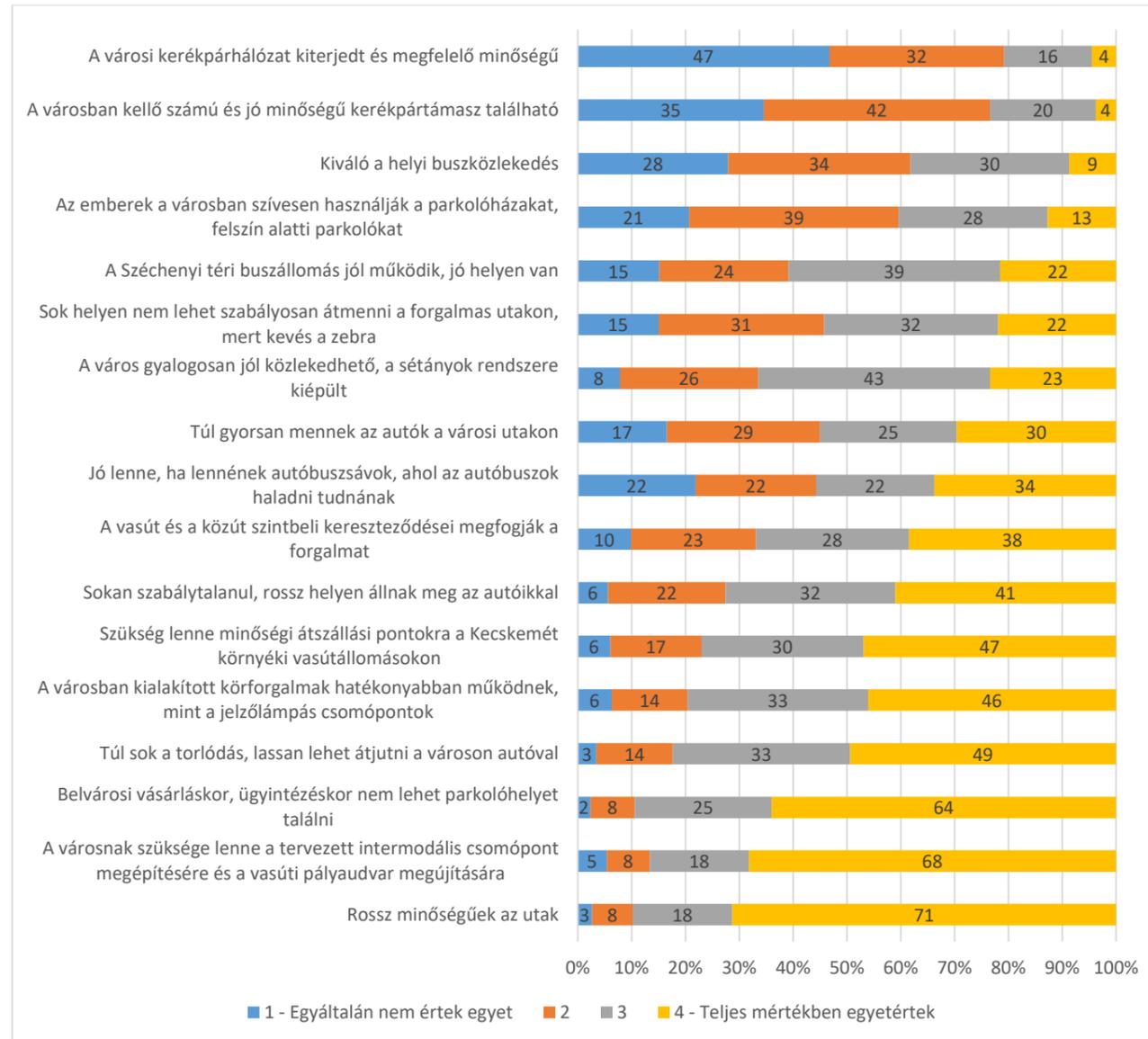
4.3. KÖZLEKEDÉS- ÉS VÁROSFEJLESZTÉSSEL KAPCSOLATOS NÉZETEK, IGÉNYEK

A harmadik blokkban több kérdés is a közutak és a közlekedés helyzetével, a városszerkezeti sajátosságokkal és a városfejlesztést érintő fejlesztési szükségletekkel foglalkozott. A városfejlesztéssel kapcsolatos első kérdésben felsoroltunk állításokat, hogy a válaszadók értékeljék, mennyire értenek velük egyet. (20. ábra: Kérem jelezze, hogy az adott állítással mennyire ért egyet egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy teljesen egyetért és az 1-es jelenti azt, hogy

egyáltalán nem ért egyet. Természetesen a köztes értékeket is használhatja. Tehát mennyire ért ön egyet azzal, hogy... (N=1534))

Míg a válaszadók kétharmada egyetértett azzal, hogy jól sétálható a város, kisebb az egyetértés (54%) abban, hogy a kevés gyalogátkelőhely miatt nehéz szabályosan átkelni. Egyértelmű a lakosság véleménye az úthálózat minőségi problémái tekintetében, valamint a nem megfelelő kerékpárhálózat (79%) és a kerékpártámaszok mennyiségi és minőségi kérdéseiben (77%). A helyi autóbusszközlekedés kapcsán 39% nem ért egyet azzal, hogy kiváló a szolgáltatás. Sokan támogatják (56%) az autóbusszavok ötletét. A Széchenyi téri autóbusszpályaudvar elhelyezkedésével és működésének minőségével a többség (61%) elégedett, ami talán nem is meglepő, hiszen az ügyintézés és kiskereskedelem, valamint a szabadidő eltöltésének fontos helyszíne a Főtér és annak tágabb környezete, ami az itteni autóbussz-állomásról könnyen és kényelmesen elérhető. A vasúti megállókhöz kapcsolódó átszállási pontok ötlete és a tervezett intermodális csomópont széles támogatottságot kapott (77 és 86%). Az autózás feltételeivel kapcsolatban nagyobb az elégedetlenség, itt 80% fölötti az egyetértés az alábbiakkal: rosszak az utak, kevés a belvárosi parkolóhely (89%) és a nagy torlódás miatt nehéz átjutni a városon (82%). A szabálytalanul parkolókra (73%) és a túl gyorsan közlekedőkre (55%) is a többség inkább panaszodik.

20. ábra: Kérem jelezze, hogy az adott állítással mennyire ért egyet egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy teljesen egyetért és az 1-es jelenti azt, hogy egyáltalán nem ért egyet. Természetesen a köztes értékeket is használhatja. Tehát mennyire ért ön egyet azzal, hogy... (N=1534)



Ezeket az állításokat is megvizsgáltuk a relevanciájuk szerint, tehát a helyspecifikusakat városrészek szerint, az autós/kerékpáros/autóbusszos állításokat közlekedési mód szerint és mindegyiket korcsoport alapján is és az alábbi eredményeket kaptuk (ahol nem volt jelentős eltérés, azt nem közöljük):

- A „**túl gyorsan mennek az autók**” állításnál a belvárosiak között többen (51% versus 46%), míg a Széchenyivárosiak között kevesebben voltak (38 versus 46%), akik nem értettek egyet (1-es vagy 2-es választ adtak),
- „**A városi kerékpárhálózat kiterjedt**” állítással kisebb volt az egyáltalán egyet nem értők (1-es válaszok) aránya a nem kerékpározók között (40% versus 47%) és nagyobb a gyakran kerékpározók között (59% versus 47%),
- **A városban kellő számú kerékpártámasz van** állítással nagyobb arányban találunk egyet nem értőket azok között, akik gyakran (hetente többször) használják a kerékpárt (44% versus 35%), míg akik soha nem (vagy csak

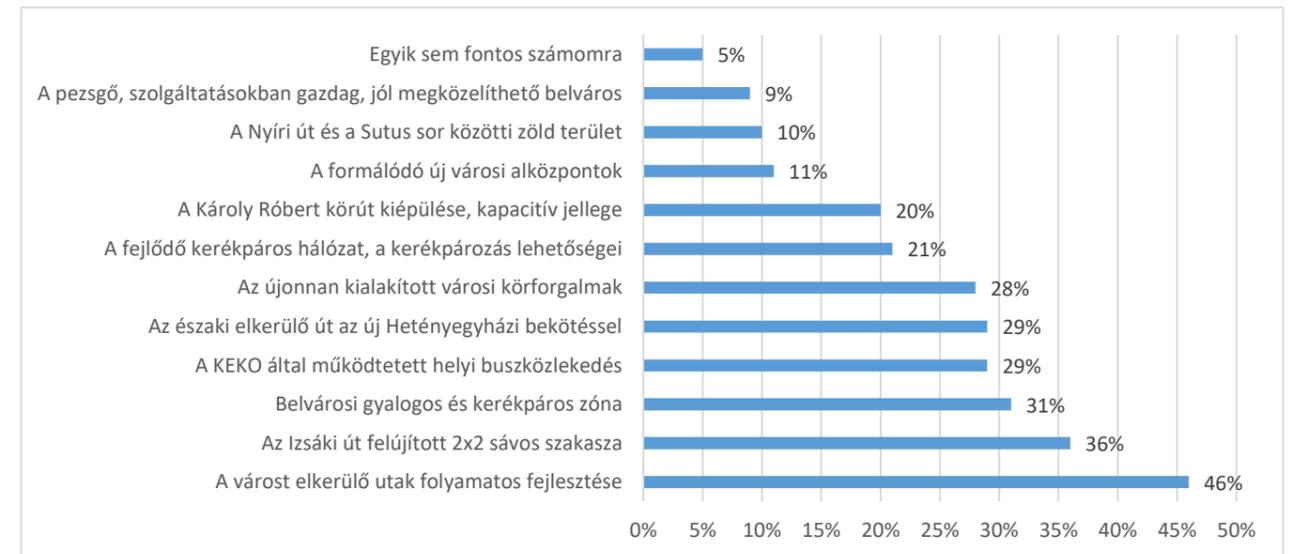
nagyon ritkán), kisebb arányban nem értenek egyet (30% versus 35%). A fiatalabb korosztályokban kisebb arányban vannak az egyáltalán egyet nem értők (25% és 30% versus 35%),

- **A „kiváló a helyi autóbusszközlekedés”** állítással egyetértők között nagyobb a busszal (is) gyakran közlekedők aránya (41% versus 34%) és kisebb az autóbusszt soha nem használóké (40% versus 49%),
- **A „jó lenne, ha lennének autóbusszavok”** kezdetű állítással inkább egyetért, aki autóbusszal (is) közlekedik (44% versus 33%), és kevésbé, aki soha nem használja azt (30% versus 22%). Ennek megfelelően, aki autóval közlekedik (sofőrként) az kevésbé ért vele egyet (26% versus 33%) és aki soha nem használja az autót sofőrként, az inkább egyetért vele (47% versus 33%),
- **A „sok helyen nem lehet szabályosan átmenni”** állítással a napi szinten gyalog (is) közlekedők között (64%) nagyobb arányban voltak, akik egyetértettek (72%).

A második kérdésben felsoroltunk néhány város-, illetve közlekedésfejlesztési értéket (21. ábra: Kecskemét városszerkezetében és közlekedésében számos jól működő részlet van, % (N=1534)

A kecskeméti **a városi elkerülő utak fejlesztését** választották ki legnagyobb arányban (46%) mint jelentős eredményt. A második legnépszerűbb (36%) beruházásként az **Izsáki út felújított szakaszának kialakítását**, míg a harmadik helyen (31%) **a belvárosi gyalogos- és kerékpáros zóna** fejlesztését jelölték meg a válaszadók. A válaszok jelentős szórása alapján a helyi lakosság számára minden közlekedéshez kötődő fejlesztés fontos és értékesnek tekintik azokat, legyen szó akár a kerékpáros- és gyalogos közlekedés fejlesztéséről, akár az autózást segítő beavatkozásokról. A minta egy szignifikáns részének, 5 százaléknak egyik városi érték sem volt fontos.

21. ábra: Kecskemét városszerkezetében és közlekedésében számos jól működő részlet van, % (N=1534)



Az első három legnépszerűbb városi értéknél megnéztük a mélyebb összefüggéseket is és a következőket találtuk:

- Az elkerülő utak fejlesztését és az Izsáki út felújított szakaszát olyanok választották jelentősen nagyobb arányban, akiknek egynél több autója van (52% versus 46%, 43% versus 36%), és napi rendszerességgel használják azt sofőrként (55% versus 46% és 43% versus 36%),
- Az Izsáki útra vonatkozó állítást a külvárosban lakók nagyobb arányban választották (42% versus 36%),
- A gyalogos- és kerékpáros zóna fejlesztését többen választották azok közül, akik napi rendszerességgel gyalognak és/vagy kerékpároznak (36% és 40% versus 31%). emellett a Nagykörúton belül élők és a

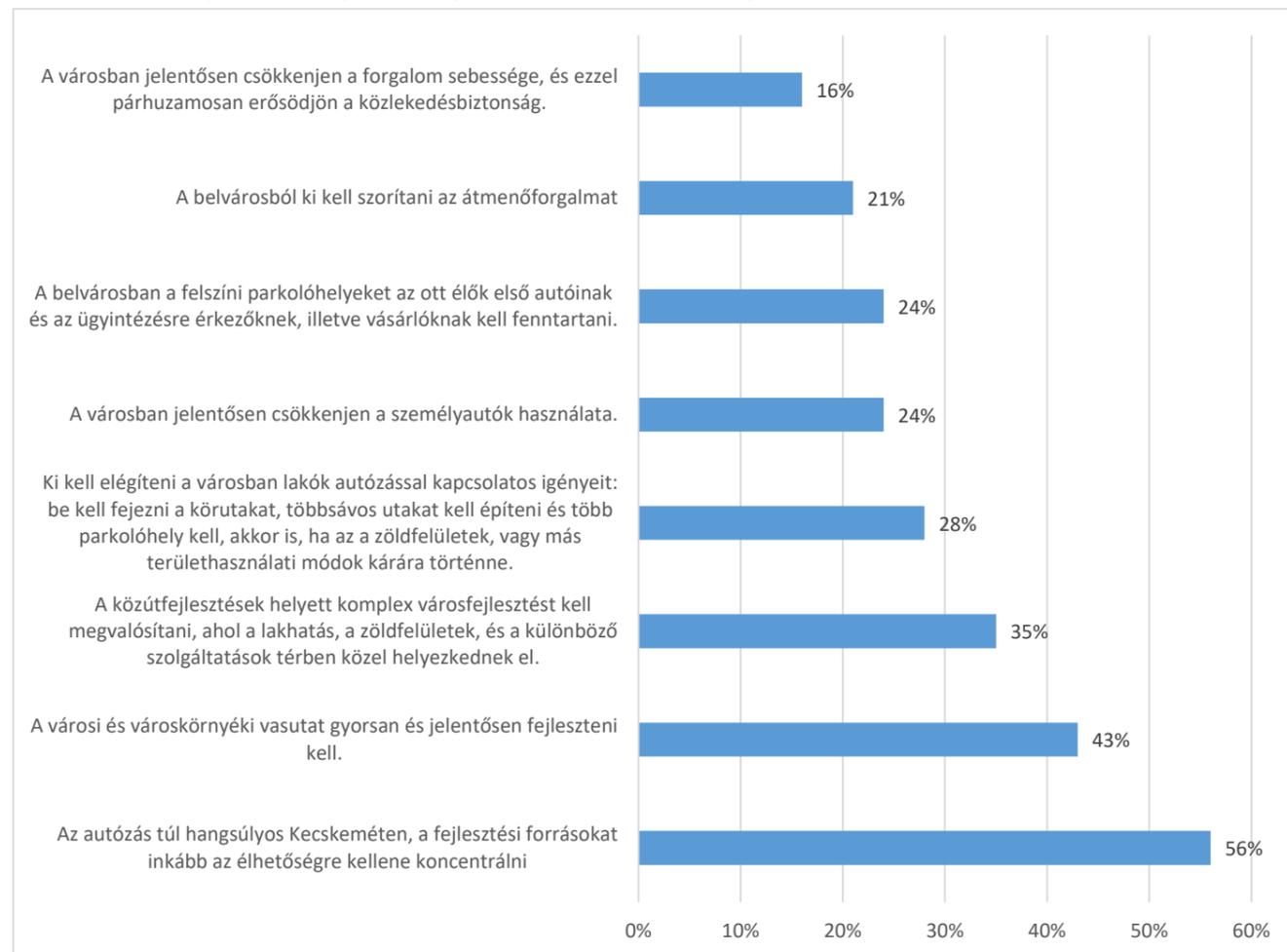
hunyadivárosiak nagyobb arányban (40% és 39% versus 31%), a széchenyivárosiak és a külvárosban élők pedig kisebb arányban választották (20% és 18% versus 31%).

A preferenciák tehát leginkább az alapján változnak, hogy a lakosság napi közlekedése során milyen közlekedési módot használ.

A harmadik kérdésben lehetséges közlekedési- és városfejlesztési irányokat fogalmaztunk meg, melyek közül három általuk fontosnak tartott állítás kiválasztását kértük a válaszadóktól (22. ábra: Néhány városfejlesztési irányt fogalmaznák meg. Kérem, válassza ki az Ön számára legszimpatikusabb három irányt, % (N=1534)

Az első, ami megkapta a többség szavazatát (56%), az „az autózás túl hangsúlyos, inkább az élhetőségre kellene koncentrálni” kezdetű mondat volt. Az előbbieket fényében ez kissé meglepő fordulat. A második legnagyobb arányban (43%) megjelölt fejlesztési irány a vasútfejlesztés volt, a harmadik (35%) pedig a komplex városfejlesztés. **Összességében a három legnépszerűbb városfejlesztési irány fenntarthatóbb városfejlesztési igényt rajzol ki.** Ráadásul két állításban kifejezetten benne van (implicit vagy explicit módon), hogy az autózók igényeivel túl sokat foglalkozik a város. Az autózást a lakók nem ellenzik, hiszen az autók kiszorítása és a forgalomcsillapítás kevés szavazatot kapott.

22. ábra: Néhány városfejlesztési irányt fogalmaznák meg. Kérem, válassza ki az Ön számára legszimpatikusabb három irányt, % (N=1534)



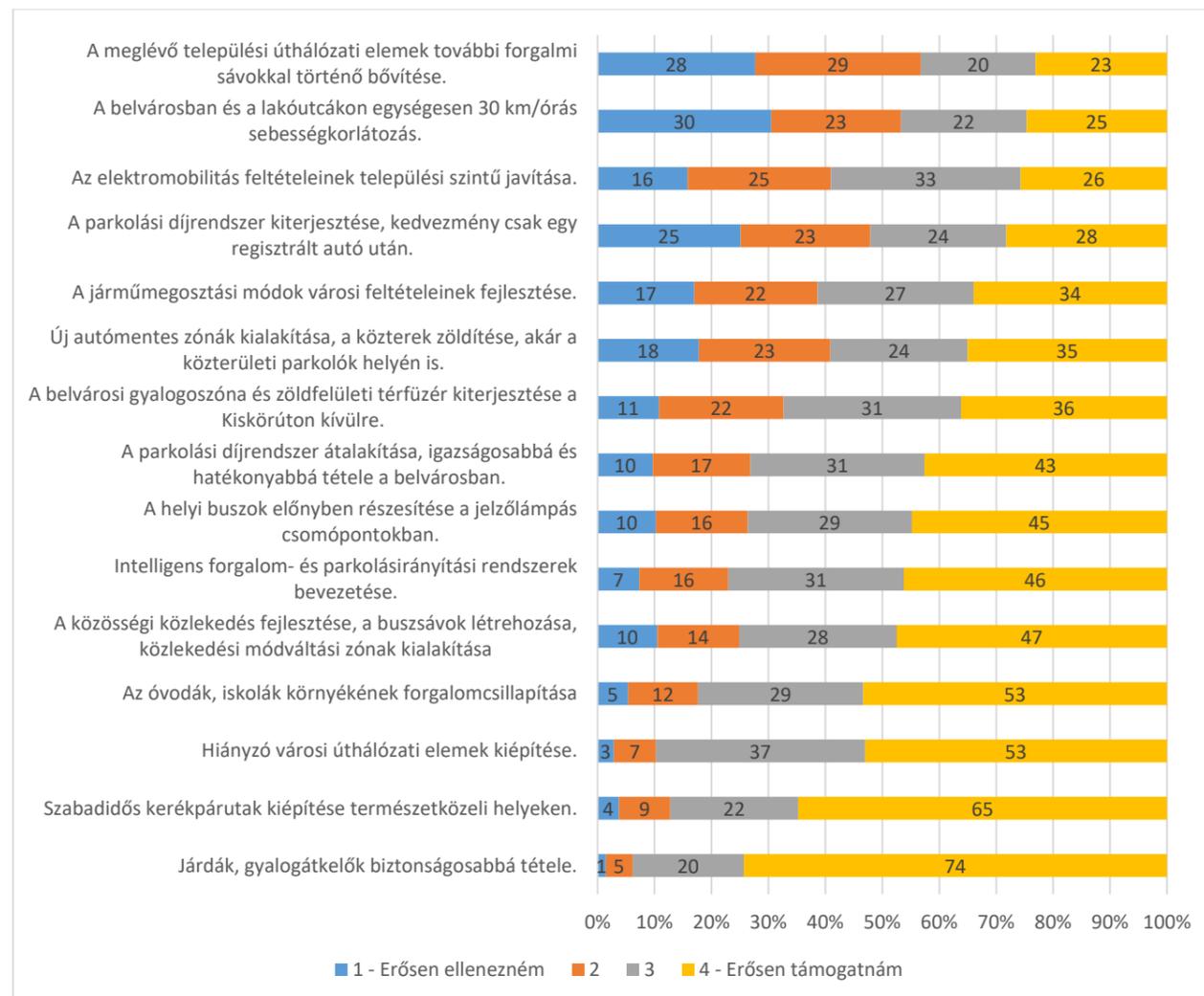
Ezeknél az állításoknál azt is megnéztük, hogy ez a vélemény mennyire függ össze a szocio-demográfiai tényezőkkel, és azt találtuk, hogy:

- **az iskolai végzettséggel** egyenesen arányos az összefüggés: minél magasabb az illető iskolai végzettsége, annál valószínűbb, hogy a fenntarthatóbb közlekedési módokhoz kötődő opciókat választotta,
- **a nők** sokkal nagyobb arányban választották a vasútfejlesztést, de csak ennél volt jelentős nembeli különbség,
- **a fiatal felnőttek** (18-29 és 30-39 korosztályok) nagyobb arányban választották mindhárom opciót, mint a 40 éven fölüliek.

Az iskolai végzettségnél összevetettük az eredményeket az autózást inkább támogató állításokkal, és megállapítható, hogy az alacsonyabb iskolai végzettségűek inkább támogatják, de az eltérés kisebb volt. Továbbá a férfiak jóval nagyobb arányban támogatják azt az állítást, hogy „az autózók igényeit kell kielégíteni”. Érdekes, hogy városrészenként nem voltak jelentős eltérések.

Végül pedig rákérdeztünk arra is, hogy az általunk felsorolt intézkedéseket mennyire támogatnák a válaszadók (23. ábra: Kérem jelezze, hogy az adott intézkedést mennyire támogatná egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy erősen támogatom és az 1-es jelenti azt, hogy erősen ellenezném. Természetesen a köztes értékeket is használhatja. Tehát mennyire támogatná azt, hogy..., % (N=1534)

23. ábra: Kérem jelezze, hogy az adott intézkedést mennyire támogatná egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy erősen támogatnám és az 1-es jelenti azt, hogy erősen ellenezném. Természetesen a köztes értékeket is használhatja. Tehát mennyire támogatná azt, hogy..., % (N=1534)



A legnépszerűbb intézkedési javaslat a járdák biztonságosabbá tétele volt (74% teljes mértékben, további 20% inkább támogatta). Ezt követi a szabadidős kerékpárutak fejlesztése, melyet 65 százalék támogat teljes mértékben és további 22 százalék inkább támogat. A harmadik legnépszerűbb intézkedés a hiányzó városi úthálózat kiépítése, melyet 53 százalék támogat teljes mértékben és további 37 százalék valamelyest. Ettől csak kicsivel maradt le az óvodák és iskolák körüli forgalomcsillapítás, melyet szintén 53 százalék támogat teljes mértékben, de csak 29 százalék valamelyest.

Ezeket kívül két kivétellel mindegyik javaslat 50 százalék feletti támogatást kapott (az inkább és teljes mértékben kategóriákat összevonva): a gyalogoszóna és a belvárosi zöldfelület térfűzér kiterjesztése (67%), a parkolási díjrendszer átalakítása (74%) és a kiterjesztése (52%), a megosztott közlekedési módok fejlesztése (61%), az elektromobilitási közlekedési módok feltételeinek fejlesztése (59%), autómentes zónák kialakítása (59%), intelligens forgalom- és parkolási irányítási rendszer (77%), a helyi autóbuszok előnyben részesítése (74%) és a közösségi közlekedés fejlesztése (75%).

A két kivétel „A meglévő települési úthálózati elemek további forgalmi sávokkal történő bővítése, a személyautós közúti forgalom feltételeinek további javítása, akár a környezetszennyezés fokozódása és a zöldfelületek csökkenése mellett

is” volt, illetve a belvárosi forgalomcsillapítás. Itt (és még egy állításnál, ami a parkolási díjrendszert érinti) magas volt az ellenzők aránya.

A városrészek szerinti bontásnál (ha összevonva nézzük az 1-2 és 3-4 válaszokat) nem találtunk jelentős eltéréseket (ott vizsgáltuk csak, ahol ez releváns volt), de más szempontokat figyelembe véve vannak egyértelmű összefüggések:

- az elektromobilitás feltételeinek javítását nagyobb arányban támogatja az, akinek van ilyen eszköze,
- a közösségi közlekedés fejlesztését inkább támogatják azok, akik napi vagy heti rendszerességgel használják is a helyi buszt és kevésbé azok, akik autóznak (is),
- a szabadidős kerékpárutak kiépítését a csak kerékpározók támogatják nagyobb arányban,
- a járműmegosztási módok városi feltételeinek fejlesztését is a csak kerékpározók támogatják nagyobb arányban,
- a parkolási díjrendszer kiterjesztését jobban ellenzik azok, akiknek több autója van.

Megvizsgáltuk külön azt a három állítást is, ahol magasabb volt az ellenzők (1-gyel válaszolók) aránya és az alábbiakat találtuk:

„A meglévő települési úthálózati elemek további forgalmi sávokkal történő bővítése, a személyautós közúti forgalom feltételeinek további javítása, akár a környezetszennyezés fokozódása és a zöldfelületek csökkenése mellett is.”

- Az átlagnál nagyobb arányban elleneztek ezt az állítást a belvárosiak (35% versus 28%) és kevésbé a hetényegyházaiak és a külvárosiak (21-21% versus 28%),
- nagyobb volt az ellenzők aránya a 65 föléti korosztálynál (41% versus 28%) és jóval alacsonyabb a legfiatalabb (18-29) korosztálynál (22% versus 28%),
- valamennyivel kevésbé elleneztek azok is, akiknek két vagy több autójuk van (24% versus 28%) és
- az alacsonyabb iskolai végzettségűek (8 általánossal és az érettségivel rendelkezők) is valamivel kevésbé elleneztek (22-23% versus 28%).

Ez egybecseng a korábban leírtakkal, miszerint a fenntartható városfejlesztés iránti nyitottság eltérő a különböző városrészekben, a különböző iskolai végzettséggel rendelkezők és korosztály szerint is.

„A belvárosban és a lakóutcákon egységesen 30 km/órás sebességkorlátozás, forgalomcsillapítás (kivéve a lakópihenő övezeteket) és ennek szigorú betartatása.”

Ennél az állításnál se kor, se iskolai végzettség, se városrészek alapján nem találtunk jelentős eltéréseket. Akik viszont minden nap gyalognak, kevésbé elleneztek (25% versus 30%).

„A parkolási díjrendszer kiterjesztése a központi belterület teljes területére, kedvezmény csak egy regisztrált autó után járna a közterületen, a második autók parkoltatása díjmentesen csak magánterületeken, telken belül történhetne.”

- Hetényegyházán kisebb arányban (19% versus 26%), Hunyadvárosban nagyobb arányban (31% versus 26%) elleneztek,
- kor tekintetében nem voltak nagy eltérések,
- értelemszerűen, akinek nincs autója, az kevésbé ellenezte (16% versus 26%), míg akinek kettő vagy több autója van, az sokkal inkább (33% versus 26%) és
- az alacsonyabb iskolai végzettségűek, tehát akinek 8 általánosa van vagy szakmunkás végzettsége kevésbé elleneztek (és sokkal nagyobb arányban támogatták).

A bejárók

A kérdőívet kitöltötte 86 olyan személy is, akik nem laknak a városban, de rendszeresen bejárnak Kecskemétre. Az ő véleményük az alábbiakban foglalható össze:

- a **közlekedési módjaik** arányaiban nagyon hasonlóak a kecskeméti mintához, mindössze annyi a különbség, hogy nincsen olyan csoport, aki csak autóbust használ
- a **városi értékeknél** a többség az elkerülő utakat és az Izsáki út felújított szakaszát választotta ki, mint működő, jó elem, a harmadik viszont a helyi autóbuzsközlekedés volt
- a **közlekedés- és városfejlesztési igényeknél** pedig szintén ugyanaz volt a három legnépszerűbb, mint a kecskeméti mintában: a kerékpáros- és gyalogoszóna, a vasút fejlesztése és a komplex városfejlesztés

Ez alapján tehát mondhatjuk, hogy nem volt nagy eltérés. Érdekességként kiemelhető, hogy a városba napi szinten ingázók hasonlóan látják a városi problémákat és megoldási javaslatokat, mint a kecskeméti válaszadók, ugyanakkor a kis elemszámra tekintettel érdemes óvatosan kezelni ezt az almintát.

Javaslatok, nyitott kérdések

Az utolsó kérdésnél lehetőséget adtunk a válaszadóknak, hogy javaslatokat tegyenek, illetve megosszanak bármit, ami a témához kapcsolódik. Az összes válaszadóból 476-an (ebből 464 kecskeméti) nyilvánították ki a véleményüket. Ezeket a válaszokat összesítettük az alábbiakban csak azokat a témákat kiemelve, ahol jelentős mennyiségű észrevétel érkezett:

- Helyi és helyközi autóbuzsmenetrenddel kapcsolatos javaslatok (165):
 - a javaslatok nagyrésze (116) a járatsűrítésről szólt (akár általában, akár konkrét időszakra vonatkozóan),
 - jelentős mennyiségű (49) észrevétel volt a menetrendek összehangolásáról és megbízhatóbbá tételéről.
- A kerékpározásról 131 javaslat szólt, ebből 123 a kerékpárutak jobb kiépítését szorgalmazta
- Az **utak minőségével** kapcsolatban 115 észrevétel érkezett: mindegyik a fejlesztést, javítást emelte ki
- Az **autóbushálózattal** kapcsolatban 90 észrevétel érkezett:
 - ebből néhány egyszerűen jobb hálózatot szeretne (44),
 - volt, aki a lefedettség növelését javasolta (22) és
 - voltak észrevételek (24) az átszállásokkal kapcsolatban.
- Az utolsó nagyobb téma a **parkolás** volt (57): a legtöbb a mélygarázsok építéséről szólt, illetve sok javaslat érkezett a díjakkal és egyebekkel (pl. konkrét helyre parkolók létesítésével) kapcsolatban.

Sok helyen előkerült a biztonság, mint fontos szempont: a közvilágítás javítása, a gyalogos átkelők biztonságosabbá tétele, a közlekedési lámpák jobb összehangolása stb.

4.4. KONKLÚZIÓ

A **közlekedési módokat** illetően a kecskemétiéknél egyértelműen sokféle használati mód keveredik: a négy legnépszerűbb közlekedési módot vegyítve hét csoportot hoztunk létre, és egyértelműen kirajzolódott, hogy nincsenek „autósok” és „kerékpárosok”, hanem a nagy többség váltott és/vagy kombinált módon közlekedik, a pillanatnyi igényekhez és a körülményekhez alkalmazkodva. A leggyakrabban használt közlekedési módok eltérnek városrészenként.

Ami a **közlekedés- és városfejlesztési értékeket**, intézkedésjavaslatokat illeti, vegyesek az eredmények: a már bekövetkezett autós fejlesztéseknek örül a relatív többség (mint például az elkerülő utak fejlesztése, vagy az Izsáki út felújított és bővített szakasza), de a jövőbeni intézkedések közül az autózást fejlesztő intézkedések kevésbé népszerűek, míg a közösségi közlekedés és a gyalogos- és kerékpáros közlekedést fejlesztő irányokat többen támogatják. Ugyanakkor az autómentesség és forgalomcsillapítás azonban nem tartozott a népszerű intézkedések közé.

A **szocio-demográfiai változók közül** a korcsoportnak és az iskolai végzettségnek volt csak hatása a különböző véleményekre: a fiatalabb és magasabban képzett korosztály nyitottabb a fenntartható, zöldítő intézkedésekre, az alacsonyabb iskolai végzettségűek inkább az autózással kapcsolatos fejlesztéseket részesítik előnyben. Ugyanakkor a használt közlekedési mód jobban befolyásolja a véleményüket, mint a végzettség. Ezen kívül még az autótulajdonlásnak volt jelentős hatása mind a közlekedési módválasztásra, mind a közlekedéssel kapcsolatos preferenciákra: itt a két autó vagy annál több tulajdonlása jelenti a választóvonalat. Aki ebbe a csoportba tartozik, valószínűbb, hogy az autós fejlesztéseket részesíti előnyben, és többet autózik, mint az, akinek csak egy autója van vagy nincs saját autója.

A jellemző területi/városrészi különbségek a kérdőívre adott válaszok alapján:

A hunyadvárosi válaszadók körében:

- kevesebben vannak az autóval és busszal egyaránt közlekedők
- kisebb arányban találtunk elektromos vagy hibrid eszközzel rendelkező válaszadókat
- nagyobb arányban választották a gyalogos- és kerékpároszóna fejlesztését és
- többen tartják nem díjfizetős közterületen az autójukat

A széchenyivárosi válaszok jellemzői:

- kevésbé van autójuk, motorjuk/robogójuk és mikromobilitási eszközük is
- inkább autóbuzsznak és kerékpározni/gyalogolni,
- nagyobb arányban van bérletük
- de kevesebben választották a gyalogos- és kerékpároszóna fejlesztését, és
- többen tartják nem díjfizetős közterületen az autójukat

A Nagykőrúton belül élők körében:

- kisebb arányban rendelkeznek kettő vagy több autóval, és többen vannak, akiknek nincs mikromobilitási eszköze

- kisebb arányban találunk KEKO bérlettel rendelkezőket
- kevesebben vannak, akik csak autóval közlekednek, vagy autóval és autóbusszal, viszont többen vannak, akik az autózás mellett valamilyen mikromobilitási módon közlekednek (kerékpár vagy gyalog)
- nagyobb arányban választották a gyalogos- és kerékpáros fejlesztést.

A Hetényegyházán élők körében:

- nagyobb arányban találtunk olyat, akinek van motorja/robogója és KEKO bérlete
- sokkal kisebb az aránya az autót és kerékpárt használóknak (és/vagy gyaloglóknak) és jóval többen vannak azok, akik autóznak és autóbusszoznak (mellette esetleg gyalognak)
- nagyobb volt az aránya a KEKO bérleteseknek is
- kevésbé ellenezték a zöldfelület és a környezetszennyezés rováására történő autós fejlesztéseket és
- majdnem mindenki saját udvaron/garázsban tárolja az autóját, kevésbé ellenezték a parkolási díjrendszer kiterjesztését (hiszen őket nem érinti)

A Nagykörút és a belterületi határ közötti városrészekben lakók körében:

- nagyobb arányban van kettő vagy több autójuk és mikromobilitási eszközük
- kicsit nagyobb arányban tartják saját udvaron/garázsban az autójukat és kevesebben nem díjfizető közterületen.

A külvárosi lakók körében:

- nagyobb arányban vannak a csak autót használók és kisebb arányban az autóbust és kerékpárt használók
- nagyobb arányban van motorjuk/robogójuk és vármegye bérletük
- kisebb arányban választották a gyalogos- és kerékpároszóna fejlesztését és kevésbé ellenezték a zöldfelület rováására történő autós fejlesztéseket és
- majdnem mindenki saját udvaron/garázsban tárolja az autóját.

5. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A gyalogoshálózatokkal szembeni legfontosabb követelmény a (közlekedés)biztonság: ez részint minőségi paraméterekkel írható le (járdaszélesség, burkolatminőség, összefüggő hálózat igénye stb.), részint pedig különös hangsúllyal esnek latba a közúti átvezetések, gyalogátkelőhelyek, mint kiemelten veszélyes pontok. A 9. fejezetben a város baleseti helyzetét részletesen bemutatjuk és elemezzük.

Mindazokat a személyeket, akik a közterületet közlekedési céllal veszik igénybe, közlekedési módjuktól függetlenül úthasználónak nevezi a 2009. évi C. törvény. Az úthasználók részhalmaza a védtelen úthasználók csoportja, ők azok, akiket nem véd a jármű karosszériája. A védtelen úthasználók részhalmaza a legvédtelenebb úthasználók, ők alacsony mozgási energiájuk miatt nagyon alacsony veszélypotenciállal rendelkeznek másokra nézve. A gyalog közlekedők kifejezetten fontosak a városi mobilitásban, a 21. századi városfejlesztési, közlekedésszervezési gyakorlat kiemelt figyelmet fordít a legvédtelenebb úthasználókra és különösen a gyalogosokra, mert a gyalogosok:

- a rövid városi utazásokat másokat nem zavarva, nem akadályozva, nem veszélyeztetve a leggyorsabban, legegyszerűbben teszik meg,
- mozgásuk a városi infrastruktúrát, útburkolatokat elhanyagolható mértékben terheli,
- statikus és dinamikus helyigényük nagyon kicsi,
- a környezetterhelésük, szennyezőanyag-kibocsátásuk rendkívül alacsony, és nem okoznak zajterhelést sem.



A gyaloglás a városi élet legalapvetőbb közlekedési formája, a gyalog közlekedők az úthasználók „alaphalmaza”. A gyaloglás olyan közlekedési mód, amely ténylegesen mindenki számára elérhető kortól vagy anyagi helyzetétől függetlenül. Ha a gyalogos közlekedés felületei, infrastruktúrája nem biztonságos, akadálymentes, kényelmes és vonzó (fasorok, zöldfelületbe való beágyazás), akkor ezzel egyes csoportokat (például gyerekeket, időseket, mozgásukban korlátozottakat) kizárunk a közterületek használatából, illetve korlátozzuk a városi mobilitásban elérhető lehetőségeiket.

Kecskemét gyalogosbarát városközpontja, magyar viszonylatban előremutató és jó kiindulási alapot jelent a továbblépésre, egy jól gyalogolható, bejárható, sétálható, rekreációs túraútvonalat biztosító Kecskemét felé. Ezzel együtt a gyalog közlekedők számos nehézséggel is találkozhatnak a kecskeméti közterületeken: hiányzó vagy keskeny járdák, burkolatminőségi problémák, jelzőlámpás csomópontokban túl hosszú várakozás, több helyen az akadálymentesség hiánya, lakó-pihenő övezetek nem kellően önmagát magyarázó kialakítása.

A fentiekén túl még két jellegzetes gyalogos közterülethasználatot kell figyelembe venni. A korlátozott közlekedőképességű személyek úthasználók is lehetnek: mozgáskorlátozott, más fogyatékkal élő személyek, idősek és gyerekek (a két utóbbi csoport korlátozott érzékeléssel) is közlekednek gyalog a városban, ugyanakkor előfordulhat az is, hogy nem azért vannak a közterületen, hogy eljussanak A pontból B pontba, hanem más okból (például egészségügyi séta, szabadidő eltöltése, játék). Ez a nem közlekedési célú közterület-használat pedig új igényeket fogalmaz meg az egészséges városhasználathoz kötődő közterületi tevékenységek kapcsán (például padon üldögélés, kutyasétáltatás, találkozások, beszélgetések helye, közterületi árusítás, rendezvények, játék, utcazenélés). Éppen ezért amikor a gyalogos közlekedésről gondolkodunk, a közlekedési célokon túl ez utóbbi közterülethasználati tevékenységek 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 mindennapos gyaloglás és a gyalogos közterülethasználat akadályok nélküli, egyenlő esélyű használata tekintetében napjainkban még kihívásokkal, hiányosságokkal küzdenek a városaink. Ezek nem csak a kifejezetten mozgásukban korlátozottakat érintik, hanem az olyan speciális igényű személyeket is, mint a kisgyermekkel/gyermekkel és egyéb kapcsolódó eszközzel (babakocsi, futóbicikli, kismotor, roller) egyidejűleg, részben vagy egészben gyalogosan közlekedőket (szülő(k), nagyszülő(k), stb.), akiknek életminőségét, köz- és biztonságérzetét alapvetően meghatározzák a mindennapokban, hogy milyen minőségű, a felsorolt eszközökkel mennyire járható, sokszor a személygépjárművek által is elparkolt közterületeken, illetve az utazást akadálymentesen mennyiben tervezhető módon tudják megtenni a szabadidő eltöltését, ügyintézés, bevásárlás, nevelési, oktatási intézmények látogatása során. Ezen szempontok fokozott figyelembevételére van szükség, amikor a városi közterületeink akadálymentesítési, közlekedésbiztonsági és praktikus használhatósági (lásd túlburkolt, felforrósodó közterületek, járdamenti árnyat adó fasorok és cserjesávok kialakításának hiányai, hiányosságai, gyalogos kerülőutak az autós forgalom zavartalanosságának biztosítása miatt) feltételeinek javítását tűzzük ki célul.

Fontos megemlíteni, hogy a gyalogos közlekedés vizsgálatával kapcsolatban fontos adatok hiányoznak a hazai településeken, így Kecskeméten is, emiatt nincs városrészi közlekedési módmegoszlási adat és tervezhető jövőbeli „modal split” célkitűzés. A 2024-es forgalomfelvétel-sorozat során Kecskeméten mintegy húsz helyszínen számláltak gyalogos-forgalmat, amely jó kezdet, de az ezt megelőző évekből nem állnak rendelkezésre hasonló adatsorok, így az összehasonlítás egyelőre nem lehetséges.

Mindezekén túl a közlekedésbiztonság, illetve a közlekedési módok esélyegyenlőségének területén kifejtett szemléletváltásra van szükség a gyalogos és motorizált forgalom viszonyával kapcsolatban. E nélkül nem várható valódi változás, tényleges javulás.

Az online kérdőívben a válaszadók a várost gyalogosan jól közlekedhetőnek tartják, de a járdák és a gyalogátkelőhelyek biztonságosabbá tétele is markáns igény.

5.1. HELYZETLEÍRÁS

Korábbi tervek

A Főter gyalogos bővítése kapcsán elképzelések, vázlatos koncepciótervek voltak, de ezeket nem lehet elfogadott dokumentumoknak tekinteni a Kiskörút forgalmi helyzetének rendezetlensége miatt, így hivatalos anyagok nem állnak rendelkezésre. Ugyanakkor 2025-ben indul el a Belvárosra vonatkozó Közterület Alakítási Terv (KAT) előkészítése, éppen ezért az alapelvek és a fő irányok tekintetében tervezői együttműködés ajánlott a KAT készítői és a Közlekedési Konceptió tervezőcsapata, valamint a város rendezési tervét készítő szakemberek között.

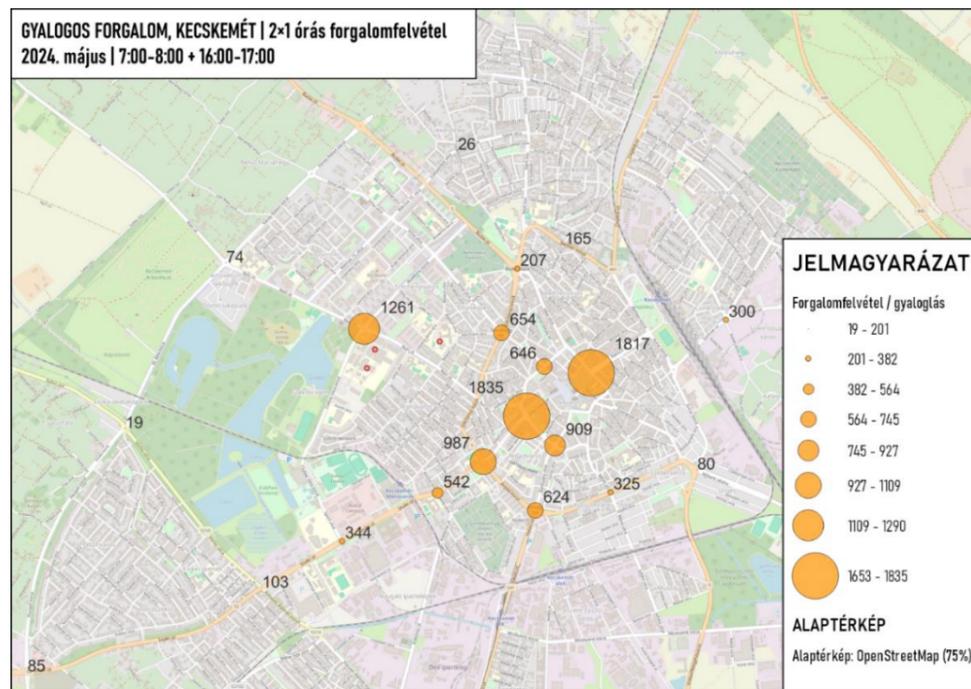
Az Intermodális Csomópont (IMCS) kapcsán vannak látványtervek, és a tervek városi egyeztetése is folyamatos, emellett a volt KTE pálya hasznosítása ügyében is vannak elképzelések a beruházók részéről. Kiemelten fontos lenne, hogy a térben egymás közelében futó fejlesztések közterületet érintő elképzelései ne álljanak meg a projektterület határán, hanem ezek a belvárosi közterületi rendszer egészét figyelembe véve, egymáshoz igazodva kerüljenek megtervezésre. A Homokbánya „Tudásváros” fejlesztése kapcsán is történt előkészítő munka a közúti és a vasúti illeszkedés/illesztés részletezésére, de az is tudható, hogy nagyvonalú sétányok és közterület kialakítások is tervezettek. Fontos, hogy az új városrészek és városi alközpontok kialakítása kapcsán már előtérbe kerüljenek és előnyben részesüljenek a lágy közlekedési megoldások. A Nagykörúton belüli területet az önkormányzat hivatalosan „zéró” emissziós zónaként tartja nyilván, ennek értelmezése kapcsán azonban szükség mutatkozna a tartalmi keretek tisztázására, mind a közlekedésszakmai kérdések, mind pedig a városfejlesztési lehetőségek vonatkozásában (pl. források, jogi lehetőségek, funkciók és területhasználat).

A gyaloglás jelentősége

A 2022-es népszámlálás közlekedési módválasztási adatai alapján Kecskeméten mintegy 10% körüli a gyalog közlekedők aránya, ami országos viszonylatban az átlagnál kicsit jobb eredmény, csaknem 7000-en adták ezt a választ. Ez egyébként nagyjából megegyezik a helyi autóbuszokat vagy a kerékpárt használók számával és arányával. A Kecskemét városa által 2024-ben lebonyolított forgalomszámlálás gyalogosszámlálási adatai alapján lehet valamiféle kapaszkodót adni a városi gyalogosforgalmat tekintve, igaz, a város területét tekintve csak korlátozottan.

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 gyalogozóna szélein található csomópontokban (például Rákóczi út, Dózsa György út), a bevásárlóközpontok környékén és az intézményi

24. ábra: 2x1 órás gyalogosforgalom Kecskemét egyes pontjain (2024. május)

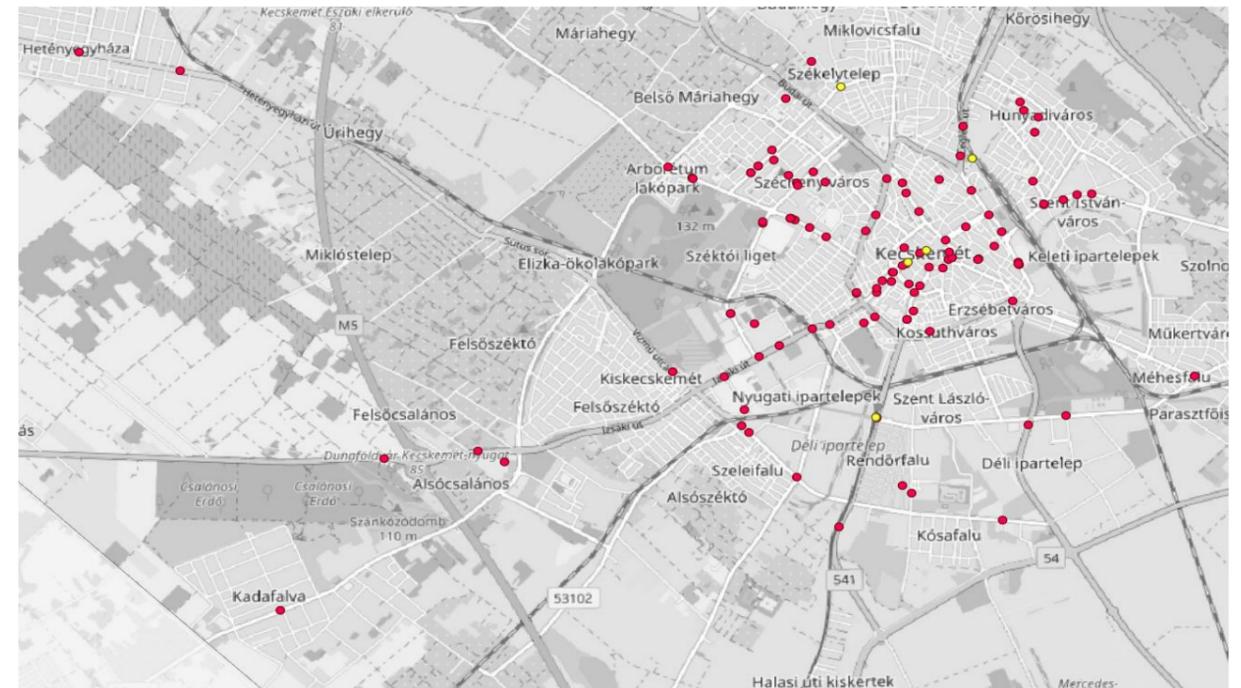


negyedekben igen komoly gyalogsmennyiség jelenik meg. Ettől alig marad el a lakótelepek intézményi környezetében és kiskereskedelmi egységeinél detektálható gyalogosforgalom. A nagykörúti csomópontok gyalogosforgalma viszont szomorúan alacsony, különösen a funkcionálisan egyközpontú várostesthez képest, ami a Nagykörút szinte kizárólagos közúti szerepét húzza alá. A térkép egyben a gyalogosszámlálások hiányára és igényére is rámutat.

A gyalogosok biztonsága

A következő 25. ábra a gyalogos érintettségű, személyi sérüléssel járó közlekedési baleseteket ábrázolja a 2019-2023 közötti években:

25. ábra: Gyalogos érintettségű, személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek helyszínei 2019-23 között; piros jel: motorizált jármű és gyalogos ütközése; sárga jel: kerékpár és gyalogos ütközése (forrás: WEB-BAL)

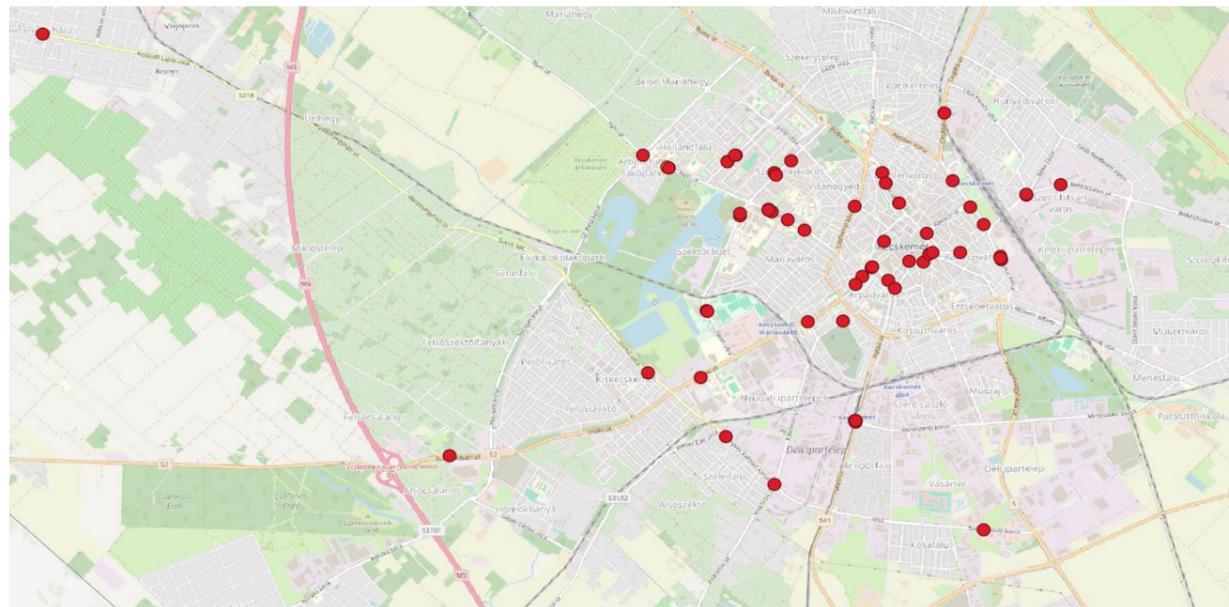


A gyalogos balesetek kapcsán tehető legfontosabb megállapítások:

- A gyalogosok személyi sérüléssel járó közlekedési balesetei ott gyakoriak, ahol a jelentős gyalogosforgalom nagy autósforgalmat keresztez: az Izsáki út belső szakaszán, a Nyíri úton, a Széchenyi lakótelep utcáin, a Szolnoki úton, a Nagykörúton.
- A pontok kirajzolják a városi úthálózat Nagykörúton belüli, Kiskörút felé vezető szakaszait, így megjelenik a Jókai utca, a Rákóczi út, a Bem utca, a Petőfi Sándor utca és a Batthyány utca, illetve a Kiskörút is.
- Célzott vizsgálatot érdemelnének a lokális sűrűsödések: a Hunyadvárosban a Hermann Ottó tér környéke, a Korhánkői út-Könyves Kálmán körút csomópontja vagy az Arborétum lakópark környezete.
- A kerékpáros-gyalogos konfliktusok a belvárosi gyalogozónában sűrűsödnek, számuk általánosan kicsi, 5 év alatt a 3 eset igazolja azt a döntést, miszerint a városközpont kiterjedt gyalogos-, kerékpáros zónájában – a szabályok betartásával – jól megfér egymás mellett a két közlekedési mód.

A következő, 26. ábra: Gyalogos személyi sérüléssel járó elütése kijelölt gyalogos-átkelőhelyen 2019-23 között (forrás: WEB-BAL)

26. ábra: Gyalogos személyi sérüléssel járó elütése kijelölt gyalogos-átkelőhelyen 2019-23 között (forrás: WEB-BAL)



A gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett gyalogosbalesetek kapcsán tehető legfőbb megállapítások:

- Kecskemét mutatói e téren, ahogyan a baleseti helyzetet bemutató fejezetben részletezzük, belesimulnak a hazai adatokba.
- Jól látható, hogy a város egyes fontos útjain, így a Nyíri úton, a Bethlen- és Kuruc körutakon, az Arborétum lakóparknál vagy a Petőfi Sándor utcán a gyalogos balesetek szinte kizárólag kijelölt gyalogátkelő helyeken történő elütéseket jelentenek. A balesetek részletes okainak feltárása és az ezek kapcsán megfogalmazott intézkedések, beavatkozások megszületése kulcsfontosságú.
- Mintegy 60 gyalogos elütés történt öt év alatt a kecskeméti gyalogos-átkelőhelyeken, ahol személyi sérülés is történt és a rendőrt is kihívták. A gyalogos-átkelőhelyekre vonatkozó szabályozás alapján és azok kialakításából is eredően, ennek a számnak a nullához kell közelítenie. Nagyon fontos, hogy a szükséges fejlesztések, beavatkozások a nagyobb veszélypotenciállal rendelkező úthasználók irányába hassanak, valódi eredményt ugyanis csak így lehet elérni. Egy járművezető és egy gyalogosan közlekedő találkozása esetében előbbi től kellene minél nagyobb odafigyelést és körültekintést megkövetelni, ami elsősorban rendszeres ellenőrzéssel, emellett pedig széleskörű szemléletformálással, oktatással és megfelelő ellenőrzéssel érhető el leginkább.

Érték- és problémaeltár

Kecskemét gyalogos közlekedésének értékei:

- Kecskemét gyaloglás szempontjából jó adottságokkal rendelkezik, nincsenek kiugró szintkülönbségek.
- Kecskemétnek kiemelkedő adottsága és óriási értéke a belvárosban a kiterjedt és népszerű gyalogoszóna. Ennek bővítése kívánatos és napirenden is van, a Kiskörút, mint korlát átlépése fontos fejlesztési feladat (lásd a zéró emissziós zóna tartalmi értelmezése) és erősen összefügg a Kiskörút jövőbeni közlekedési szerepkörével/funkciójával (pl. körbejárhatóság, közösségi közlekedés és lágy közlekedési formák előnyben részesítése, „lassú város” koncepció megvalósítása) és műszaki kialakításával is.
- Az újonnan beépülő Homokbánya városrészben az új idők igényeinek megfelelően már hangsúlyos elemként jelenik meg a gyaloglás, (minőségi sétány és gyalogos hálózat kiépítése tervezett, „Zöld város”, „Wise City”).

- Kecskemét tervezés alatt lévő új Településrendezési Tervében 25 db fejlesztési terület került kijelölésre, melyekre egyedi szabályok érvényesek, s ezen területek esetében a lakóterületek kialakítása, illetve a barnamezős területek revitalizációja során jelentős zöldfelület és gyalogos sétányok kialakítása elvárás.

A gyalogközlekedés legfőbb problémái Kecskeméten:

- A Nagykörúton belül, a Széchenyivárosban és az Izsáki úton, a város gyalogostengelyei mentén több a gyalogosbaleset, mint a város más pontjain;
- A gyalogátkelőn való gyalogselütések miatt alacsony a biztonságérzet;
- A hagyományos belterületen a járdahálózat kiépült, az átvezetési hiányok, minőségi kihívások azonban megmaradtak, illetve a minőségi környezet hiányzik;
- Több belvárosi utca gyalogosan nem, vagy csak nehezen járható az ott parkoló autók miatt, ami nem csak a közlekedésbiztonságot, hanem – a megfelelő szankcionálás hiányában – a lakossági elégedettséget és morált is rontja;
- A jelzőlámpa-programok maximális gépjármű-kapacitásra vannak beállítva, hosszú várakozásra kényszerítve még a belvárosi gyalogosokat is;
- A rossz burkolatállapotú járdaszakaszok hossza jelentős;
- Sok a keskeny járdaszakasz, hiányzó gyalogátkelőhelyek, átvezetések vannak;
- Az ipari területek egy részén a gyalogos létesítmények hiányosan épültek ki;
- A gyorsan beépülő, korábban tanyás területeken nem épültek és nem is épülnek ki a gyalogoshálózat elemei;
- Az iparterületek közé beékelődő városrészekben (Kósafalu, Rendőrfalu, Muszaj például) komoly hálózati hiányok vannak;
- Egyes közlekedési infrastruktúra elemek (közút és vasút) gyalogosan átjárhatatlanok, jelentős kerülőket okozva;
- A közösségi közlekedési megállók megközelítése általánosan nem akadálymentes;
- A hiányzó városrészi központokhoz kapcsolódó gyalogoshálózatok nem épültek ki. Ebben előrelépés csak a Homokbányánál történt;
- A fontosabb járdák egy része (például Kiskörút) mellett lebonyolódó nagyon nagy autóforgalom a gyalogosforgalom biztonságát és minőségét továbbra is rontja;
- A gyalogátkelőhelyeknél alkalmazott közlekedésbiztonsági fejlesztések (pl. okoszebrák) közül több nem üzemel (Csongrádi utca–Kalap utca, Kéttemplom köz–Csányi János krt.);
- A kijelölt (különösen a jelzőlámpás) gyalogátkelőhelyek a legtöbb esetben nem árnyékolnak, ami különösen a nyári hónapokban okoz problémát a kisebb gyermekek és az idősebb korosztály számára;
- A gyalogos létesítmények közül kevés olyan van, aminek a környezete is vonzó, zöld (kivétel például a Főtér, a Deák tér, a Gyenes Mihály tér, a Czollner tér, vagy a tervezett Rudolf Kert és a homokbányai fejlesztés).

5.2. KECSKEMÉT GYALOGOSFEJLESZTÉSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskemét belvárosában, lakótelepein és kertvárosaiban a gyaloglás, a séta természetes és biztonságos módja a városi közlekedésnek és a szabadidő eltöltésének

Konceptcionális cél

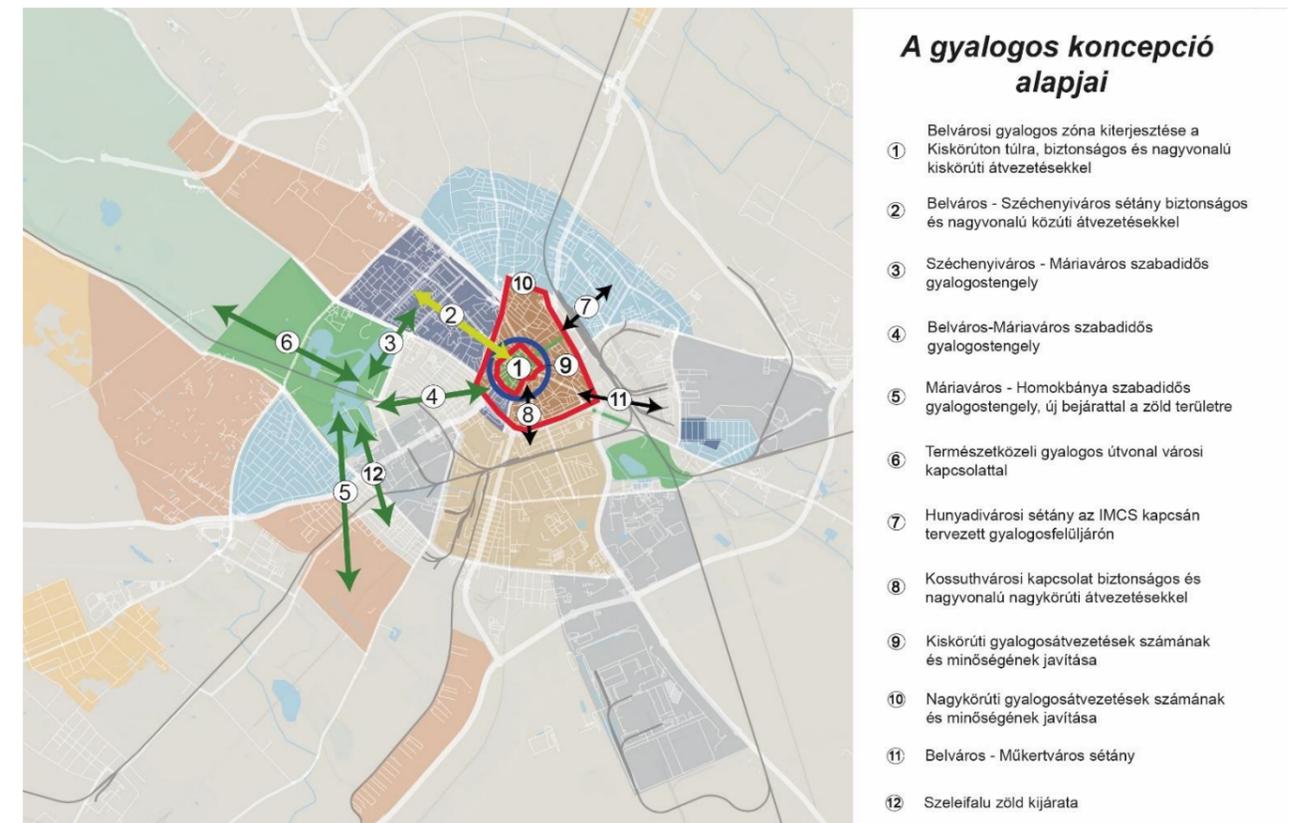
A Nagykörúton belüli területen a gyaloglás részaránya érje el a 25%-ot

A gyalogos közlekedés konceptcionális fejlesztési javaslatai:

- Gyalogos hálózati terv és problématerkép készítése javasolt a gyalogos létesítmények felméréseivel, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felméréseivel, a gyalogátkelő vizsgálatával és problématerkép készítésével, valamint térinformatikai megjelenítéssel.
- A gyalogos problématerkép megalkotása után lehet majd jelölni a hálózati hiányokat és fejlesztési programot indítani, amiben a minőségi jellemzők (például esztétikus, környezet- és klímabarát kialakítás, szélesség, zöldfelületi környezet) fontos szerepet kell kapjanak.
- A belvárosi gyalogoszóna növekedjen, lépje át a Kiskörutat (például a piac, a Katona József tér vagy a Kápolna utca irányába).
- A város tűzzön ki közlekedésbiztonsági célokat, és a teljesítéshez szükséges beavatkozásokat már rövid távon valósítsa meg (kifejtve lásd a közlekedésbiztonság fejezetben):
 - A Nagykörúton belül ne forduljanak elő halálos vagy súlyos sérüléssel járó balesetek,
 - Fontos lenne biztosítani a gyalogátkelőhelyek jó láthatóságát (pl. kivilágítás, emelt szegély), hogy megelőzhető legyen a gyalogátkelőhelyeken történő gyalogos gázolás.
- Az iskolai mobilitásban a gyaloglás kapjon támogatást a „szoft” programokon keresztül (pl. lábbusz program, pozitív ösztönző kampányok szervezése) és mérnöki módszerek (iskolakörnyezet gyalogosbarát átalakítása) alkalmazásával, különösen a sűrűn lakott városrészek (pl. Széchenyiváros, Hunyadiváros, Árpádváros) kiterjedt intézményi negyedei környezetében.
- A városi jelzőlámpa programok legyenek felülvizsgálva a sűrűn lakott területeken, mert különösen a belvárosi környezetben nem fogadhatók el a túl hosszú gyalogos várakozást jelentő lámpaprogramok.
- A fő városi átszálló pontok (vasútállomások és vasúti megállóhelyek, buszpályaudvarok, forgalmasabb autóbussz megálló) gyalogskapcsolatait vizsgálja felül a város, ha szükséges, történjenek meg a bővítések, az igényelt gyalogos átkelőhelyek és a minőségi burkolatjavítások.
- A tervezett beruházások (például Homokbánya, IMCS, Rudolf Kert, sport és szabadidős területek, tervezett új vasúti megállók a 142-es vonal mellett) gyalogskapcsolatait minőségi módon tervezze a város.
- Kívánatos a gyalogosforgalom mérési, számlálási rendszerének kidolgozása, a gyaloglás részarányának becslése, „modal split” megállapítása és a kapcsolódó célkitűzés rögzítése.
- Szükséges a szabadidős gyalogos köztérhasználat becslési módszertanának kidolgozása a város adottságai alapján.
- A kerékpáros és a gyalogos infrastruktúra elválasztása (akár zöldfelületi sávval) javasolt az új építéseknel.

- A jelenlegi és a várható jövőbeli városi gyaloglási igények közötti fő különbség a minőségi szabadidős igények súlyának gyors növekedése. A gyerekekkel való közös séta, a kutyasétáltatás, a futás, az egészségügyi séta, a szabadidős programok látogatása egyre hangsúlyosabb cél lesz és a városi gyalogslétesítményeknek ezt is ki kell szolgálnia. Olyan, lehetőleg (habitusában) zöld sétányhálózat kialakítását javasoljuk, ami a belváros gyalogoszónájára épülve a legsűrűbben lakott Széchenyi lakótelepet, illetve a tőle délre található zöld- és sportcélú területet (Szabadidőközpont, Széktői sporttelep, Egyetemi Campus és Rudolf-laktanya) köti össze egymással. Ezekon a területeken a szabadidős gyalogosigények jelentős növekedése prognosztizálható, különösen, ha ezekhez a minőségi gyalogslétesítmények is létrejönnek.
- Ez az alaphálózat további kapcsolódásokat adhatna más irányokhoz, például a Rákóczi úton keresztül a vasútállomáshoz, majd az IMCS kapcsán tervezett gyalogos felüljárón át a Hunyadivároshoz. Ennek déli ága a Homokbánya felé épülhetne ki az ott tervezett új városrészi sétányok rákötésével a fenti hálózatra a Petőfivároson keresztül. Hasonlóképpen tervezhető az újonnan kijelölt tájgazdálkodási övezetek, ökológiai folyosók, illetve a funkcióváltásra kijelölt fejlesztési területek kapcsolódása is. A javaslat konceptcionális élű, a pontos nyomvonalakat más munkában részletesen tervezni kell. Ez a gyalogshálózat alapvetően független a kerékpárforgalmi főhálózattól, de csatlakozhat, kapcsolódhat hozzá.

27. ábra: A gyalogos közlekedés fejlesztésének konceptcionális alapjai



- Hosszabb távon, a funkcióváltásra kijelölt területeken található zavaró hatású létesítmények kiszorulásával a Csukás-ér mentén lehetne egy városi szintű gyalogos-kerékpáros elemet kiépíteni mind napi használatra, mind pedig szabadidős célokra (lásd a kerékpáros fejezetben is).

6. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A városi kerékpározás a rövidebb, általánosan legfeljebb 5 km-es városi utazások kiváló eszköze. Azok, akik egy-egy utazásukra a kerékpárt választják, kisebb környezetterhelést jelentenek, kisebb a helyigényük és kisebb közlekedésbiztonsági kockázatot jelentenek másokra. Ehhez azonban biztonságos, kényelmes, akadálytalan és vonzó, azaz kerékpározható közút- és kerékpárforgalmi hálózatra van szükség.

Magyarország településein a kerékpározás jellemzően versenyhátrányban van: az autózás számára biztosított feltételekhez képest (például keresztmetszet, akadálytalanság, előnyben részesítettség, kényelem), a gyaloglás és a közösségi közlekedés esetében ugyanezek az előnyök sokszor csak kompromisszumosan vannak meg, ugyanakkor a kerékpározás esetében ezek nagyrészt hiányoznak. A kerékpározás objektív biztonsági feltételei (amelyeket az e-ÚT 03.04.13:2019 Útügyi műszaki előírás rögzít) nem minden esetben biztosítottak, ebből következően a kerékpározás jelenleg és általánosságban kevésbé vonzó és versenyképes.

A Kormány által 2023-ban elfogadott „Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030”¹ vezetői összefoglalója szerint „Magyarországon 2030-ban a kerékpározás gyors, biztonságos, hozzáférhető és gazdaságos, így vonzó alternatívát jelent a mindennapi közlekedésben, ezen felül a legkedveltebb szabadidős eszköz is egyben. Így Magyarország Kelet-Közép-Európa elsősorú kerékpárosbarát országa lesz.” Valamint: "2030-ra a lakosság 35%-a hetente többször használja a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt. [...] a városokban nő, a vidéki településeken pedig a jelenlegi magas szinten marad a kerékpárral közlekedők száma." Ha a fenti országos jövőképből vázolt célállapotok talán túl ambíciózusnak is tűnnek, így 2025 környékén (különösen a rászánt forrásokat és egyéb szakmai és szabályozási erőfeszítéseket figyelembe véve), a tervezett léptékváltás mindenképpen támogatandó.



A fentiekből következik, hogy a kerékpározás (és az egyéb mikromobilitási formák) bármiféle fejlesztése mindenképp az érzékelhető versenyhátrányok mérséklését kell, hogy szolgálja, aminek viszont kiemelt része az összefüggő kerékpárforgalmi hálózat

létrehozása, illetve az ehhez szükséges feltételek biztosítása. Ha a kerékpározás (és más mikromobilitási formák) lehetőségeit fejlesztjük, lehetővé téve azok kényelmes és biztonságos használatát (minél több közlekedő számára), akkor a közterületek ilyen logikájú átalakításával és esetleges újraelosztásával azok használatát optimalizálni lehet: a valóban szükséges motorizált utazások megmaradnak, de emellett reálissá válnak a kerékpárral és mikromobilitási eszközzel megtett utazások is. Ezzel válhat a városi mobilitás fenntarthatóbbá és zöldebbé.

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

Az online kérdőív alapján a válaszadók a városi kerékpárhálózatot és a kerékpáros parkolás lehetőségeit nem érzik megfelelőnek, a szabadidős kerékpáros infrastruktúra bővítése viszont a legtámogatottabb fejlesztések között szerepel.

6.1. HELYZETLEÍRÁS

Korábbi tervek

A kecskeméti kerékpáros fejlesztések jelentős hagyományokkal rendelkeznek és az új típusú tervezési rendszer logikáját követő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (2014) is már több mint egy évtizede hatással van a mai fejlesztésekre a városban. Fő megállapításai szerint, a város északnyugati felén épült ki teljesebb körűen a kerékpáros hálózat (főleg kerékpárutak formájában), ugyanakkor számos hiányzó kapcsolat és kiépítetlen terület is található (különösen a város déli területein). Kihívást jelent, hogy sok a gyalogosokkal együtt vezetett létesítmény. A dokumentum jó problémafeltáró és irányt mutató szakanyagnak bizonyult, jóváhagyása óta a városban megjelentek a javasolt megoldások és fejlesztések, a terv megvalósulása szemmel látható. A város új Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének (KHT) felülvizsgálata a 2025-ös évben tervezett.



Kecskemét korábbi és jelenlegi kerékpáros tervei részint az alaphálózat kialakítását, részint pedig a munkába járás feltételeinek megteremtését, különösen az ipartelepek feltárását célozták (kékgalléros igények). Álláspontunk szerint a fentiek mellett érdemes lenne a fehérgalléros és a szabadidős kerékpározás hálózatait is kiépíteni, ebben látható igazán valós társadalmi igény és nagy fejlődési potenciál.

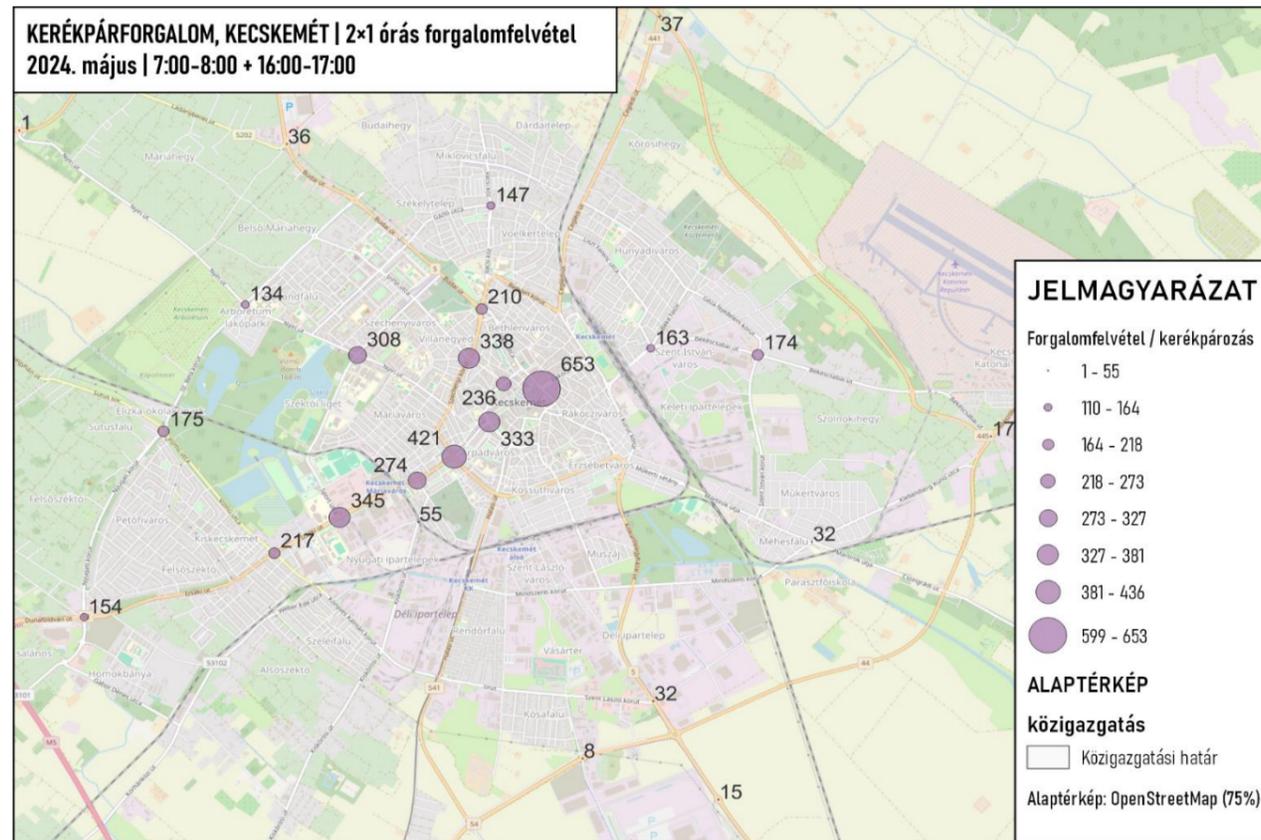
¹ 1470/2023. (X. 31.) Korm. határozat a Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 elfogadásáról; a stratégia elérhetősége: <https://cdn.kormany.hu/uploads/document/8/88/881/881a2823c4433616b18a75b42afe2e23ca32812a.pdf>

A kerékpározás jelentősége

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 (Helvéciről, Ballószögről és Városföldről) 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 jelzett részarány növeléséhez nélkülözhetetlen lenne a kerékpárszállítási kapacitás növelése a vasúti személyszállítás területén, illetve a kerékpártárolás feltételeinek javítása a pályaudvarok környezetében.

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.

28. ábra: 2x1 órás kerékpárforgalom Kecskemét egyes pontjain (2024. május)



A gyalogosforgalomhoz hasonlóan a kerékpárosforgalom esetében is jól kirajzolódik a Belváros kitüntetett szerepe. Szélesebb körű számlálások híján nehéz megítélni a városi kerékpározás helyzetét, de az látszik, hogy a Belvárost határoló csomópontokban sok kerékpáros jelenik meg. Az ipari munkahelyekre való kerékpáros eljutás korlátjaira mutatnak rá a Déli Iparterületen és a Mercedes-gyár közelében tapasztalható kimondottan alacsony kerékpáros forgalmak. **A térkép egyben a kerékpáros forgalomszámlálások hiányára és szükségességére is rámutat.**

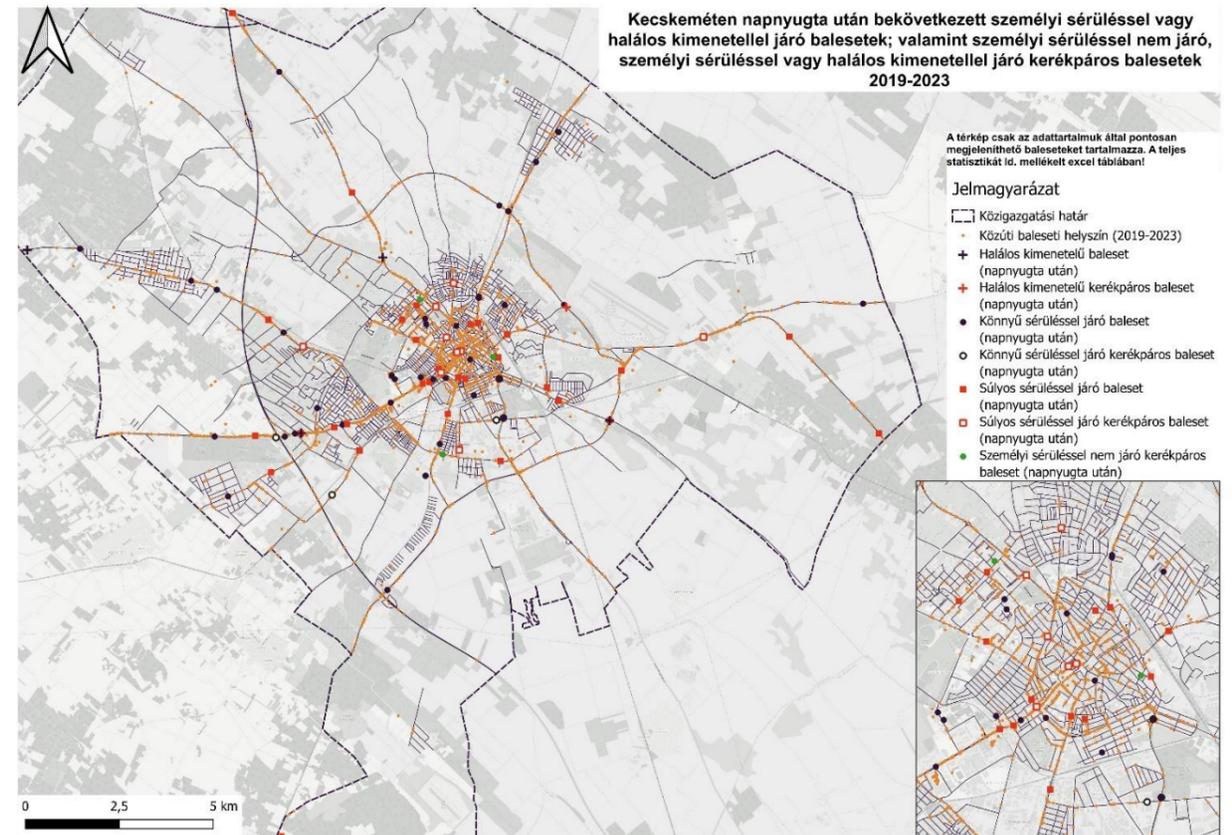
A kecskeméti kerékpározásban is tetten érhető az a jelenség, hogy a kerékpáros hálózat egyes elemeiben elszakad a közúti hálózattól: a közúti közlekedés szempontjából jelentéktelen egyes kisebb utcák, terek a kerékpáros hálózatnak alapvető elemei. Kecskeméten erre példa a Gyenes Mihály tér-Luther utca útvonal. A másik oldala e jelenségnek, hogy

a közúti hálózat kulcselemei alig kapnak szerepet a kerékpáros forgalomban: pl. a Nagykörút (kivéve az Árpád körutat) és a Kiskörút is ilyen helyzetben van a városban.

Kerékpáros baleseti helyzet

A Kecskeméti Városfejlesztő Kft. szakemberei proaktív módon évek óta beszerzik és elemzik a hivatalos baleseti statisztikákat. Ezekből az adatokból részletesebb elemzések készülnek, melyek figyelembe veszik a burkolat, a megvilágítottság, a (be)láthatóság vagy egyéb tényezőket. Erre egy példa a következő ábra, amely a napnyugta után bekövetkezett baleseteket ábrázolja a súlyosságuk szerint.

29. ábra: Napnyugta utáni balesetek 2019-2023 között (forrás: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.)



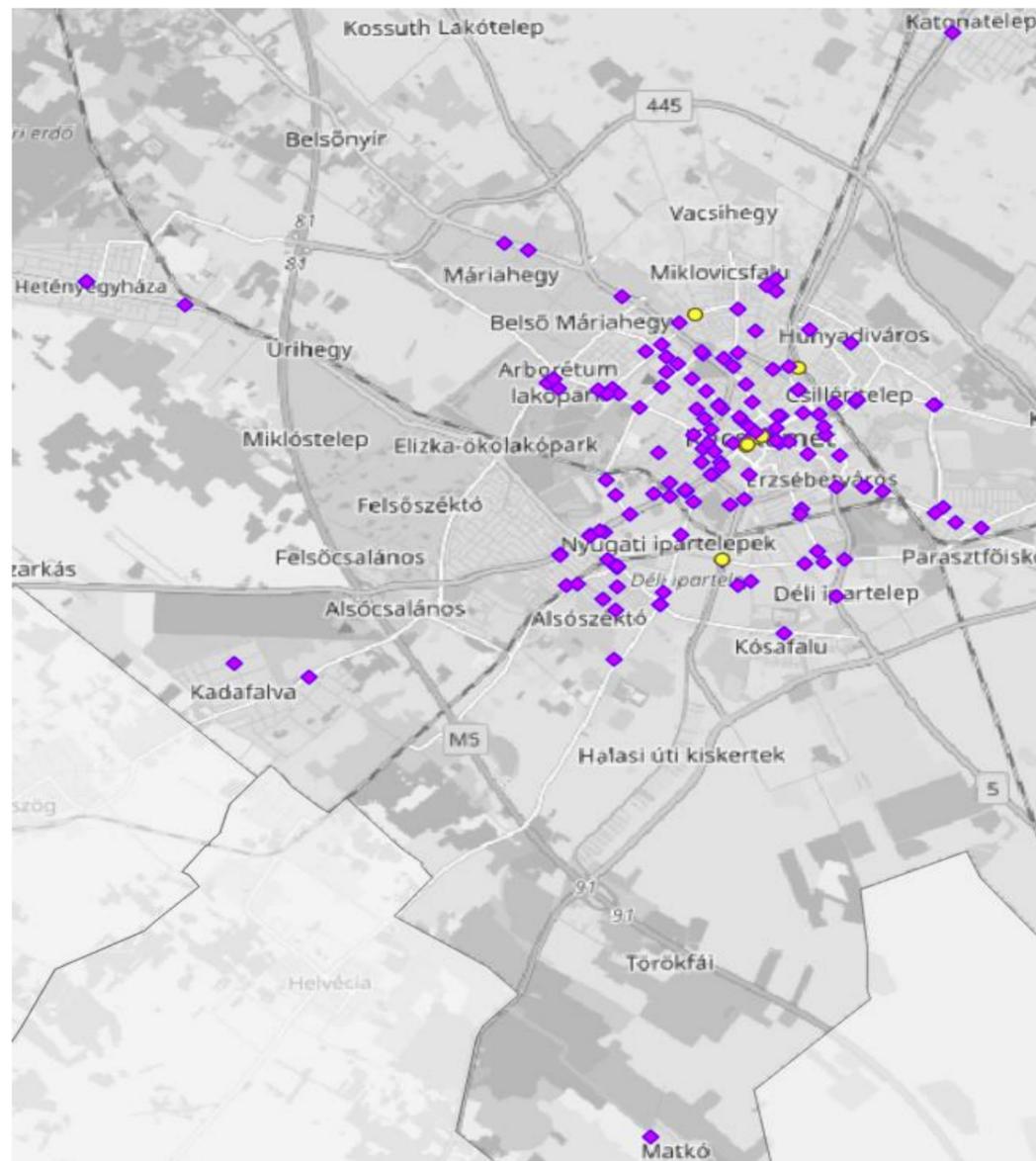
A legfontosabb tanulságok a kerékpáros forgalomra nézve:

- A kerékpáros érintettségű balesetek aránya 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.

Az 5 év alatt bekövetkező 10, napnyugta utáni személysérüléssel járó kerékpáros érintettségű baleset azért különösen lényeges, mivel csak a délutáni forgalom egy része esik napnyugta utáni időszakra és az is csak az év egy részében. A balesetek nagy része a rossz láthatóságra, a nem megfelelő figyelemre és a sebességhatárok be nem tartására vezethető vissza.

A következő ábra a kerékpáros érintettségű, személyi sérüléssel járó közlekedési baleseteket mutatja be 2019-2023 között.

30. ábra: Kerékpáros érintettségű, személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek helyszínei 2019-2023 között; lila jel: motorizált jármű és kerékpár ütközése; sárga jel: kerékpár és gyalogos ütközése (forrás: WEB-BAL)



Az ábra alapján megállapítható legfontosabb következtetések:

- A kerékpározás a város teljes területén jelen van, a balesetek száma és sűrűsége nem különbözik az északnyugati és a délkeleti részen (az előbbin kiépült kerékpáros hálózat van, az utóbbin csak egyes szakaszok épültek ki).
- A központi területeken nagyobb a kerékpárforgalom (ahogy ezt a forgalomfelvételek is igazolták), ezért a balesetek is a Nagykörúton belül sűrűsödnek.
- A regisztrált kerékpáros-gyalogos balesetek nem a belvárosi közös gyalogos-kerékpáros zónában jelennek meg, hanem pontszerűen a belváros külsőbb részein.

- Nincsenek regisztrált kerékpáros balesetek Felsőszéktón és a Mercedes-gyár környezetében, és alig vannak a külső, kertvárosi részeken (Kadafalva, Hetényegyháza). Ez valószínűleg az alacsony kerékpárhasználat következménye lehet.

Érték- és problémaeltár

A kecskeméti kerékpáros közlekedés értékei:

- A belvárosi gyalogoszóna kerékpárral jól járható, a gyalogosokkal való együttélés harmonikusnak mondható.
- A város jelentős részén összefüggő, működő kerékpárhálózat van.
- A kerékpáros-forgalom ott is jelen van, ahol az infrastruktúra még nem vagy nem teljesen épült ki.
- A kerékpározásnak Kecskeméten hagyományai vannak.
- Kecskeméten a kerékpározásnak, mint közlekedési módnak igen komoly potenciálja van.

A kerékpáros közlekedés szempontjából külön vizsgálandó problémák Kecskeméten:

- A kerékpáros balesetek aránya jelentősen meghaladja a kerékpározás városban betöltött szerepét.
- A kerékpáros nyomok és sávok felülvizsgálata szükséges, mind az útminőséggel, mind pedig a forgalom nagyságának, illetve jellegének változásával összefüggésben.
- A Kiskörút nem kerékpározható biztonságosan.
- Az 5 sz. főút menti (déli) kerékpárút nem, vagy csak nehezen érhető el a város irányából, a Szegedi és a Külső Szegedi úti tengely alig kerékpározható.
- A környező településekről minimális a Kecskemétre tartó kerékpáros forgalom.
- Az útcsatlakozások kialakítása sok helyen nem megfelelő: magas szegélyek, kedvezőtlen csomóponti kialakítások, a kerékpárosokra hátrított elsőbbségadás jellemző.
- Hiányosak a szakmai alapjai a kerékpáros közlekedés fejlesztésének: a kerékpárforgalomról rendszeres mérési adatok nem állnak rendelkezésre, állandó, detektoros mérés nem, vagy csak néhány helyszínen zajlik, így a kerékpárforgalom napi, heti, havi és éves lefolyásáról sincsenek adatok.
- A közterületi kerékpárparkolókról, B+R kerékpártárolókról nyilvántartás és adatbázis nem áll rendelkezésre.
- A Noszlopy Gáspár Parknál ma üzemelő kapacitív kerékpáros parkolóhely megszűnik, ennek pótlása fontos feladat lesz (az Intermodális Csomópont kialakítását célzó projekt keretében szükséges ennek kezelése), különösen annak fényében, hogy a tárolókapacitások ma sem elegendőek.

6.2. KECSKEMÉT KERÉKPÁRHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskeméten a kerékpár természetes közlekedési mód és szabadidős elfoglaltság, a minőségi, biztonságos teljeskörűen kiépült kerékpárforgalmi hálózat a város büszkesége, a fenntartható mobilitás helyi szimbóluma

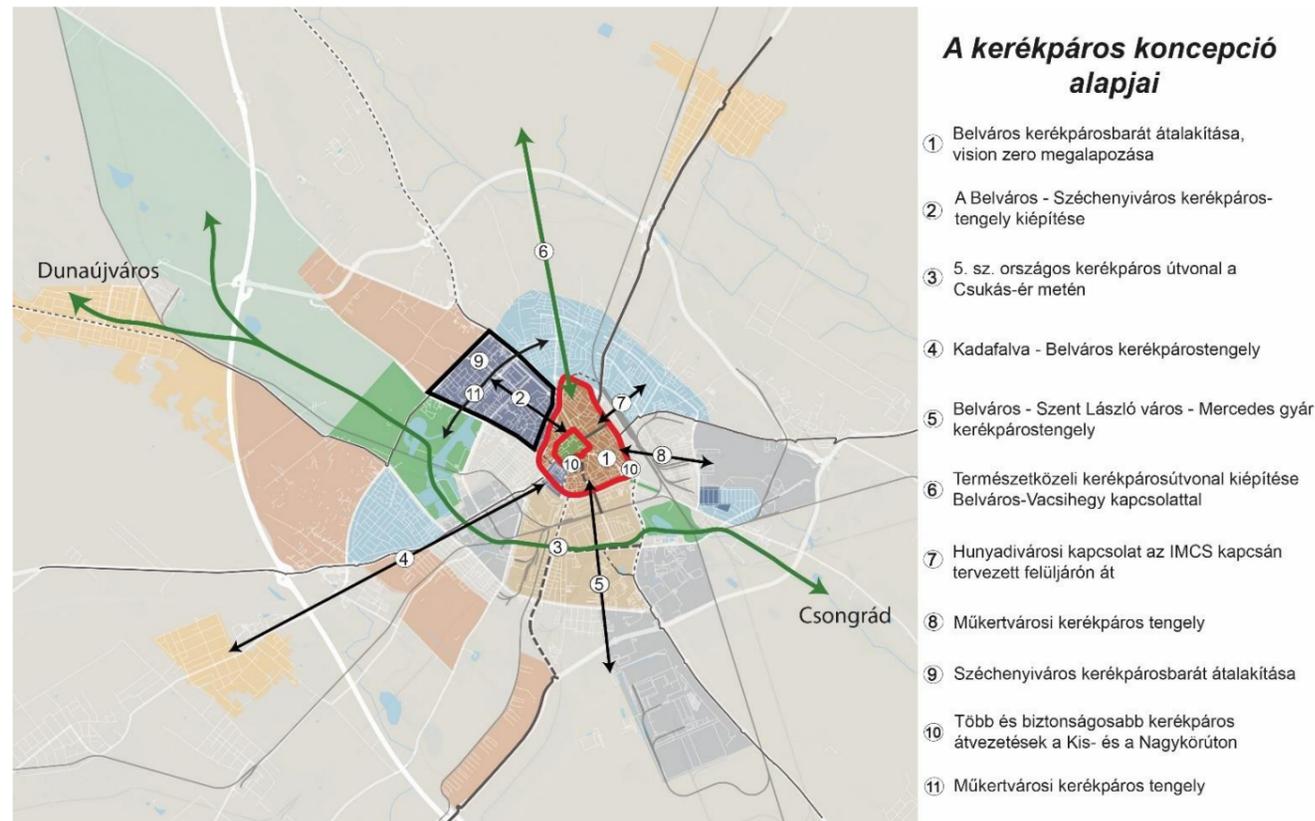
Konceptcionális cél

A kerékpározás részaránya a városban érje el a 15%-ot, a Nagykörúton belüli területen pedig a 25%-ot

A kerékpáros közlekedés fejlesztési javaslatai:

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) frissítése során az új fejlesztési alapelvek és a fejlesztési irányok széleskörű társadalmi egyeztetéseket követően kerüljenek elfogadásra, összhangban az országos és a vármegyei tervekkel. A dokumentumban foglaltak városi megvalósítása pedig élvezzen prioritást a város közlekedésfejlesztésében.

31. ábra: A kerékpáros közlekedés fejlesztésének konceptcionális alapjai



A KHT-ban a kötelező tartalom mellett, konceptcionális szinten jelenjenek meg az alábbiak is:

- Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület legyen kerékpárosbarát, biztonságosan használható.
- Jöjjön létre egy szabadidős hálózat a Kecskemét közeli természetközeli helyeken, mezőgazdasági utakon, jó városi kapcsolatokkal, akár zöldút jelleggel. Ennek jó előzménye a Kápolnák útja, szabadidős célú városi elem pedig az épülő műkertvárosi kerékpárút szakasz.
- A környező települések felé épüljenek ki napi használatra és szabadidős célra egyaránt alkalmas (fásított, pihenőkkel ellátott, lehetőség szerint a főúttól távolabb kialakított) kerékpáros útvonalak.
- Készüljön közterületi kerékpárparkoló koncepció és fejlesztési program: a város forgalomvonzó pontjain épüljenek kerékpárparkolók. Külön vizsgálandó a zárt kerékpártárolók elhelyezési igénye a városban.
- Alkalmazzon a város országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszert tematikus térképpel, applikációval kiegészítve.
- A beépülő, korábban tanyás területek kerékpáros hálózatba való biztonságos bekötése legyen szempont, prioritás.
- A kerékpározást a város illessze az iskolai mobilitásba, a kerékpárral való iskolába járás váljon valódi opcióvá, az iskolakörnyezet legyen kerékpárosbarát. A bicibusz (meghatározott útvonalon, meghatározott időben, felnőtt kísérettel történő csoportos iskolába kerékpározás) jellegű szerveződések karolja fel a város.
- A kerékpár, mint közlekedési eszköz minőségi módon illeszkedjen a napi utazási láncokba: a módváltási pontokon (pl. vasúti megállók, távolsági autóbuszjáratok megállói, helyi autóbuszjáratok megállói) fedett, kamerázott B+R létesítmények épüljenek ki, a kerékpár-vonat-kerékpár kombináció támogatása, a kerékpárszállítás körülményeinek javítása biztosított legyen.
- Kerékpáros utcák kialakítása javasolt a városban. A kerékpáros utca olyan utca, ahol a kerékpárosoknak feltétlen elsőbbsége van. Az ilyen utcákba az autók behajthatnak, de a kerékpárosokat nem előzhetik meg, a kerékpárosok pedig akár egymás mellett is haladhatnak. A kerékpáros utca fogalma a készülő KRESZ módosításban feltehetően szerepelni fog, ezzel a jogi alap megteremtődik. Európában számos jó kerékpáros utca példa van. Az első ilyen javasolt fejlesztés a Nagykőrösi utca átalakítása lenne az IMCs-ben tervezett gyalogos-kerékpáros híd belvárosi irányú folytatásaként. Feltehető, hogy a kerékpárosok nagyobb része eleve erre indulna tovább a Rákóczi úti kerülő helyett. A Nagykőrösi utca egyirányú, a szembe történő kerékpározás (valószínűleg a parkoló autók okozta szélességi korlátok miatt) jelenleg nem engedélyezett. Burkolata keramit, ami nedves időben csúszik, így a gyalogos-kerékpáros híd megépítése után várható intenzív kerékpáros használat miatt is javasolt lenne az utca kerékpáros forgalmi igényeknek megfelelő műszaki átalakítása. A közterületi parkolás rendezésével az utca könnyen alkalmassá tehető a kerékpáros utca céljaira az egyirányú személygépkocsi forgalom fenntartásával, ezzel Hunyadvárost minőségi kerékpáros elem kapcsolná a Belvároshoz. A legfontosabb kerékpáros utca fejlesztés a város legnépesebb területét, a Széchenyivárost a Belvárossal összekötő útvonal lenne. Itt szóba jöhet a Mária utca-Bibó István utca útvonal és a ma is forgalmas és többfunkciós Kápolna utca is. A kerékpáros utcák megjelenése egyben a Belváros forgalomcsillapításának is része lenne. A lehetséges kerékpáros utcák feltárása és mélyebb vizsgálata a kerékpárforgalmi hálózati terv feladata lesz. A Kápolna utca kerékpáros utcává való átalakításának forgalmi modellezési eredményeit a 10.5 fejezetben mutatjuk be. A később bemutatott 43. ábra szerint a Széchenyiváros, a Vacsiköz és a Hunyadváros az a három kecskeméti városrész, ahonnan a legtöbben járnak be a Belvárosba. A fenti két kerékpáros utca segítségével a kerékpáros bejárásnak nagyon

jelentős infrastrukturális alapjai jönnének létre. A két javasolt kerékpáros utca mellett a Vacsiközi tengely megvalósítása is fontos lenne, ez azonban nehezebben megoldható.

- A lágy- és mikromobilitási közlekedési módok (kerékpározás, gyaloglás és egyéb megosztáson alapuló közlekedési módok) felmérése, az előnyben részesítésük lehetőségeinek vizsgálata a Nagykörúton belüli övezetben induljon el, akár szakaszosan pilot programok keretében.
- Megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetésének vizsgálata például a vasútfejlesztések és a Belváros átalakításának közlekedési hatásainak kezelésére.
- Csukás-éri kerékpáros tengely vizsgálata Városföld irányú tovább vezetéssel.

- A város vezetősége és a város alkalmazottai jó példával előljárhatnak a napi kerékpárhasználatban, ennek legyen városi szokásrendszere, támogatása.
- Készüljön el a meglévő kerékpáros hálózat biztonsági auditja, valósuljon meg a műszaki egységesítés és legyen biztosítva az akadálytalanság (pl. szegélyszüllyesztések).

32. ábra: Kerékpáros utca Bécsben (<https://www.wien.gv.at/wieden/argentinierstrasse>)



A KHT tartalmán túl kerüljenek előkészítésre vagy megvalósításra a következő fejlesztések:

- A kerékpárforgalmi főhálózat hiányzó elemei készüljenek el, legyen összefüggő városi kerékpárhálózat.
- A fő városi kerékpáros tengelyek legyenek kapacitívak, nagyvonalúak, zöld környezetbe ágyazottak.
- A lakótelepeken belül és a lakótelepekkel szomszédos területek felé épüljenek ki biztonságos és kényelmes, a napi használatot támogató kerékpáros létesítmények főleg az intézményi negyedek irányában.
- A lakóhelyi kerékpártárolási lehetőségeket mérje fel a város, és ahol szükséges, történjenek fejlesztések (pl. több férőhely, fedett, zárható tárolók).
- Jöjjön létre a kerékpár- és a mikromobilitási forgalom automata mérését, adatbázisok kialakítását és az adatok elemzését biztosító monitoring rendszer (detektorok, adattovábbító rendszerek, adatbázis, interface, elemzési ökoszisztéma, módszertani keretek, szervezeti és finanszírozási feltételek átgondolása) és az elemzések legyenek nyilvánosak.
- A vasúti és a közúti főhálózat kerékpáros átjárhatósága legyen városi alapérték, cél.
- Valósuljon meg a biztonságos kerékpártárolás lehetősége a nagyobb városi intézmények és közlekedési központok közelében.
- A város forgalomvonzó létesítményei mellett a kerékpártárolás kapacitásainak jelentős növelése indokolt.

7. VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A vasúti közlekedés reneszánszát éli Nyugat- és Közép-Kelet-Európában. A környezeti fenntarthatóság felé forduló államokban a közlekedésben egyre nagyobb szerepet szánunk a vasútnak, különösen a nagyvárosok közötti és az elővárosi szegmensben, és ezeket a szándékokat komoly finanszírozással támogatják. A folyamatosan fejlesztett vasúti infrastruktúrán a teherszállítás is egyre inkább helyet kap. A konkrét vasúti infrastruktúra (pálya, járművek, állomások) fejlesztése mellett az átszállási, módváltási kapcsolatok, az üzemeltetés és a tarifarendszer is gyorsan fejlődik. Nyugat-Európában és egyre inkább a mi régióinkban is a városi és városkörnyéki közlekedési gondok elsőszámú megoldása a vasútfejlesztés, emellett a lakhatási gondokra, a szuburbanizációra és a gazdaságfejlesztésre gyakorolt pozitív hatásait is igyekeznek minél jobban kihasználni. Magyarországon is mind nagyobb a nyomás, hogy közlekedési rendszerben mind nagyobb szerepet vállaljon a vasúti közlekedés, azonban hazánkban a sok évtizedes finanszírozási hiány elavult struktúrákat hagyott maga után. Ennek következtetés felszámolásához szükséges források nagyságrendje vélhetően elrettentette a mindenkori tulajdonosokat, s bár 2022 előtt volt egy, az európai trendekhez szépen illeszkedő intenzív vasúttervezési folyamat, a megvalósításhoz szükséges források azonban továbbra sem álltak rendelkezésre.

A hazai vasúti infrastruktúra egyetlen máig meglévő stratégiai előnye a sűrű hálózat, emellett néhány nagyobb megvalósult beruházás biztosítja a működőképességet. Kecskemétet sűrűn behálózzák a – messze potenciális lehetőségeik alatt teljesítő – vasútvonalak, melyeken számos állomás és megállóhely található, nem egy közülük stratégiaileg is megfelelő helyen. A sűrű helyi vasúthálózat egyik árnyoldala a komoly elválasztó hatás, amely az érintett szomszédos városrészek viszonylatában hordoz kihívásokat: Bethlennváros 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, Rendőrfalu, déli iparterület) és a város középső részei esetében hasonló akadályt képez a Kecskemét-Alsó vasútállomás, illetve a 140-es vasútvonal. Átjárhatósági problémát fedezhetünk fel továbbá Máriaváros és a város sport és rekreációs területei között is a 142-es vasútvonal tekintetében.



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. A város- és a közlekedésfejlesztési szervezetek részéről azonban elindult a gazdasági szervezetek irányából jelentkező igények kielégítése érdekében a stratégiai szintű gondolkodás a város jövőbeli lehetőségeiről, a tervezett európai szintű új vasúti áruszállítási tengelyekhez (pl. 140-es, 150-es, V0) történő csatlakozása kapcsán. Az elkövetkező években várhatóan megvalósuló M200-M8-M4-M44 gyorsforgalmi úti fejlesztésekkel a város még jobb közúti logisztikai helyzetbe kerül majd, így várhatóan a kormányzati

akarata és a városban, illetve annak vonzáskörzetében található vállalkozások döntései fogják együttesen meghatározni a vasútfejlesztések ütemezését és kapacitásainak kiépítését.

Az online kérdőív eredményei alapján a válaszadók határozottan nem szeretik a szintbeli vasúti átjárókat, várják viszont az átszállási pontok fejlesztéseit és a városi, városkörnyéki vasútfejlesztési elképzelések is kimondottan népszerűek.

7.1. HELYZETLEÍRÁS

Korábbi tervek

- A város rendezési tervében az Országos Területrendezési Terv (OTRT) alapján szerepel egy nagysebességű vasúti nyomvonal az M5 autópálya keleti oldalán, azzal lényegében párhuzamosan. Tudomásunk szerint ennek a nyomvonalnak nincs realitása, megkérdőjelezhető, hogy egyáltalán miért jelenik meg Kecskemét közelében, ha nem ad kapcsolatot a városhoz. Az M5 autópálya keleti oldalán folyamatosan épülnek el a telkek, ami a jövőbeli megvalósítást is egyre inkább ellehetetleníti. A vonal szerepét döntéshozatali szinteken tisztázni javasolt.
- Az Intermodális Csomópont (IMCS) építése a vasútállomásnál, különböző műszaki tartalommal időről-időre megjelenik, jelenleg is folyamatban van egy változatra a műszaki tervezetés, melynek megvalósításával kapcsolatban több kérdés is (pl. szakaszolt projektként valósul-e meg, mely projektelemek valósulnak meg elsőként és mi lesz a várható ütemezés) tisztázásra vár.
- Minden nagyívű kecskeméti vasútfejlesztési terv első lépéseként fogalmazható meg a kecskeméti vasútállomás vasútüzemi fejlesztése. Ez a cél az IMCS projekttől függetlenül is megvalósítandó (várhatóan a 140-es számú vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódóan).
- A 140-es vonalon az elkészített tervek szerint a munkavállalási célú elővárosi ingázást segítő a Knorr-Bremse és a Mercedes gyárhoz tervezetett vasúti megállókat a város, melyek megfelelő működtetéséhez szükség van a csatlakozó létesítmények (utak, parkolók, tárolók, rá- és elhordó autóbushálózatok) kiépítésére is. Ezek közül a Mercedes megállóhely építése valószínűbb, a kivitelezés várhatóan ugyancsak a 140-es vonal fejlesztésének részeként valósulhat meg a jövőben. Emellett a 140-es fővonalon a katonatelepi megállóhely fejlesztése is tervezett.
- Az elővárosi személyszállítás szempontjából a működő mellékvonalak közül a 140-es vonal mellett, a 142-es vasútvonal fejlesztése lenne a legfontosabb Kecskemét számára. Itt a korábbi tervek új megállókat (a Kecskeméti Fürdőnél és a Szilvási bevásárlóközpont oldalában) és fejlesztendő meglévő megállókat (Méntelek, Hetényegyháza, Miklóstelep, Kecskemét-Alsó) javasoltak. Az Izsáki út déli oldalára áthelyezni tervezett Máriavárosi megálló és a Kecskemét alsó pályaudvar fontos szereplője lehet a városon belüli (Méntelek, Hetényegyháza, Szabadidőközpont, Kecskemét-Alsó pu., Belváros, Déli iparterület) vasúti közlekedésnek, az erre ráépített módváltási zónák létrehozásával.
- Kecskemét fenntartható áruforgalmi mobilitásának jövője csak nehezen értelmezhető a tervezett V0 tehervasúti korridor nélkül. A fejlesztés szükségességében egyetértés van (intermodális áruforgalom támogatása, a közlekedési módok összekapcsolása az EU Green Deal célok elérése érdekében). A konkrét nyomvonal sokat változott a felmerülés óta, így a jelenlegi koncepcionális nyomvonal már érintené Kecskemétet (Szolnok-Kecskemét-Dunaújváros-Székesfehérvár-(Komárom)-Győr). Ennek a változatnak is van olyan forgatókönyve, ahol létező vasútvonalak felhasználásával-felújításával (100-145-152-150-új vasúti Duna-híd Tassnál-5-1 vasútvonalak) jönne létre a korridor. Ennél valószínűbbnek tűnik, hogy Kecskemét környékén a 152-es vonal felhasználása mellett zöldmezős, Kecskemétet délről kerülő, ahhoz korlátozott kapcsolatot adó (pl. 152-es vasútvonal városi szakasza), a várostól keletre a 145-ös vasútvonal nyomvonalát

felhasználó nyomvonal véglegesülhet, főleg a kecskeméti városi vasúti szakaszok költséges és bonyolult újraépítése miatt. A városnak ugyanakkor kiemelt érdeke lenne, hogy a 140-es, a 142-es, illetve a 145-ös vonalak fejlesztése során biztosítsa az érintett vonalak közötti közvetlen átjárhatóságot a Kecskeméti pályaudvar érintése nélkül is.

- A város egyik legnagyobb vasúttal kapcsolatos közlekedési problémája a nagyszámú (a közutakat keresztező) szintbeli vasúti átkelő. A korábbi különböző közlekedésfejlesztési tervekben a 140-es fővonalon négy különbszintű átkelés jelent meg, amelyek a vasút menetrendszerűségét, stabilabb üzemét is elősegítheti. Meg kell említeni, hogy a 140-es vasútvonalon egyáltalán nem jellemzőek a vasúti átjárókban történő balesetek, ugyanakkor az elővárosi forgalom növekedésével a különbszintű keresztezések számát növelni kell, ezek részletes vizsgálata, s különösen a Ceglédi úti különbszintű keresztezés megoldása kulcskérdés.

A vasúti közlekedés jelentősége

Kecskemét hazánk nyolcadik legnépesebb városa, egyúttal azon kevés vármegyeszékhelyek egyike, ahol a belterületi és az agglomerációs lakosság számát tekintve egyaránt stabil képet mutat. A település folyamatosan bővülő vonzáskörzettel rendelkezik, amely nem csak Bács-Kiskun vármegye településeire van hatással, hanem érinti Pest déli, Jász-Nagykun-Szolnok déli, dél-nyugati, valamint Csongrád-Csanád vármegye észak, észak-nyugati fekvésű településeit is, így Kecskemét mintegy 280 000-300 000 fő elsődleges foglalkoztatási, kereskedelmi és ellátóközpontja. Kecskemét napjainkban már több funkció (például munkaerőpiaci, ártermelői, beszállítói, logisztikai, egészségügyi, oktatási) tekintetében térségi szerepkörrel bír, jelentős közlekedési forgalmat generálva. A város bevezetői útjai reggel és délután, belterület főútvonalai pedig jellemzően egész nap zsúfoltak, az elmúlt évek jelentősebb közútfejlesztései ellenére is. A város ipari fejlesztéseivel párhuzamosan az elkövetkező szűk egy évtizedben a munkahelyek további kb. 10 000 fős bővülésével számolhatunk, mint ahogyan bővülni fog az áruforgalom és az ingázók száma (~38 000-40 000 fő) is. A fentiekben leírtakkal összefüggésben, a város útjain közlekedő autók száma is várhatóan tovább fog növekedni, mellyel azonban nem tud lépést tartani a közúti infrastruktúra bővítése.

Az áruszállítás környezetbarátabbá tételében, valamint az elővárosi ingázásban és a fenntartható városi mobilitás biztosításában a vasút reális alternatívát tud biztosítani, akár már középtávon is Kecskemét számára. A várost érintő vasúti infrastruktúra fejlesztések (140-es, 142-es, 145-ös, V0), idővel versenyképessé tehetik a térségi, elővárosi vonatközlekedést a közúti közlekedéssel szemben. Az előzetes tervekől tudjuk, hogy például a 142-es vasútvonal déli szakaszának korszerűsítése esetén, a Dabas – Kecskemét eljutás mintegy 15 perccel csökken, a jelenlegi 44 fős szóló Bz motorvonatok helyett 200 fős villamos motorvonatok közlekedhetnek. A teljes vonal felújítása és villamosítása esetén a Kecskemét – Kőbánya-Kispest eljutás Lajosmizsén keresztül a jelenlegi 2 óra 40 perc körüli menetidőről 1 óra 30 percesre csökkenhet.

Amint azt a közlekedési módok jelentőségénél már bemutattuk, 2022-ben 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 kicsi érték egy alacsony színvonalú és ritka menetrendű szolgáltatás 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. A teljes képhez hozzátartozik, hogy az átlagosan 10% körüli, többféle közlekedési módot is használók egy (nehezen meghatározható) része is feltehetően használja a vasúti közlekedést.

A 140-es vonal

Kecskeméten a vasút városi és elővárosi közlekedésben játszott szerepe a lehetőségeitől messze elmarad. Az egyetlen szegmens, ahol valós potenciált képez, 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. Nagykőrös, illetve Kiskunfélegyháza és Kecskemét között kimagasló (de Budapest, illetve Cegléd felől felé/felől is jelentős) ingázóforgalom zajlik, amely számára a 140-es vonal létfontosságú (a helyközi autóbusszjáratokon túl is). A vonal sajnos zavarérzékeny, gyakoriak a késések az általános műszaki állapot és az áteresztőképességének határa, valamint a kifeszített módon használt egyvágányú pálya miatt. A műszaki és ezzel együtt a menetrendi megbízhatóság és utazási szolgáltatási színvonal problémái ellenére a 140-es vonal jelentőségéből és népszerűségéből semmit sem veszített Kecskeméten. Érdekes ugyanakkor, hogy napközben a főváros és Szeged között még órás ütem szerint közlekednek az Intercity-vonatok, másrészt 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 140-es vasútvonal önálló, Cegléd és Szeged közti szakaszát jelenleg két részre érdemes osztani: az északi, Cegléd – Kiskunfélegyháza szakasszal alapvetően nincsenek jelentős problémák, a pálya ugyan egyvágányú (kivéve a Városföld-Kiskunfélegyháza szakaszt), azonban az infrastruktúra állapota alapvetően jó, 120 km/h-ás sebességgel járható. A déli, Kiskunfélegyháza – Szeged vonalszakasz helyzete már közel sem ennyire pozitív, ezen a részen az alacsonyabb, 100 km/h-ás közlekedésre hitelesített pályán az utóbbi időben – a folyamatosan romló infrastruktúra miatt – újabb és újabb, további sebességkorlátozások (lassújelek) jelentek meg, különösen az állomások környezetében, ami közvetlenül is kihát a menetrendre.



A 140-es vasútvonal az infrastruktúra jelenlegi állapota és az egyvágányos kialakítás ellenére nem tartozik a legproblémásabb vasútvonalak közé, a vonali biztosítóberendezés üzembiztos és a szintbeni (közúti) átjárókban is ritkán történik súlyos, közlekedés- és üzembiztonságot veszélyeztető esemény. Ezek a megállapítások azonban a Budapest - Záhony fővonal szegedi vonatok által is használt, nyugati szakaszára (100a, Budapest-Cegléd) már nem igazak. A vonalszakaszon folyamatosak az üzemzavarok (pl. biztosítóberendezés-hibák), illetve közúti/gyalogos-események (átjárókban ütközések, gázolások), az infrastruktúra pedig folyamatosan romló állapotú, amin a forgalom fenntartása mellett, részleges kizárással igyekeznek időnként javítani. Kecskemét kiszolgálását is végző szegedi vonatok komolyabb késései, üzemzavarai az esetek döntő részében a Budapest - Cegléd szakaszcól származnak, az

itt kialakult problémák miatti késések okozzák a legtöbb fennakadást a 140-es vonal önálló szakaszán. Itt látszik igazán, hogy a vasút helyzetét nem lehet lokálisan kezelni, a problémák jóval túlmutatnak Kecskeméten és környezetén.

A 140-es vasútvonal (Cegléd-Szeged) beígért felújítása, két vágányosra bővítése a rendelkezésre álló információk szerint várhatóan két ütemben történik. Az első ütemben a Kiskunfélegyháza – Szeged-Rendező vasúti vonalszakasz korszerűsítése valósulhat meg. A projekt elsődleges célja a 160 km/h sebesség és 225 kN tengelyterhelés biztosítása, szakaszos kétvágányúsítás állomásfej elhúzással (Kiskunfélegyháza állomáson, valamint Kiskundorozsma és Szeged-Rendező között kétvágányúsítás). A növekvő árufuvarozási és személyszállítási igények kiszolgálása érdekében szükséges a 140. sz. vasútvonal **Cegléd—Kecskemét—Kiskunfélegyháza szakaszának fejlesztése** és kapacitásbővítése is. Az előkészítésre (megvalósíthatósági tanulmány, ill. engedélyezési és kiviteli tervek készítésére) vonatkozó ajánlattételi dokumentáció összeállítása az Építési és Közlekedési Minisztérium gondozásában történik. A műszaki tartalma hasonló lesz a Kiskunfélegyháza-Szeged szakaszhoz.

A 44. sz. főút Kecskemét déli peremén történő 2x2 sávú bővítése, valamint a 140-es vasútvonalon átívelő felüljárójának felújítása a közeljövőben megvalósulhat. A tervek szerint a felújított híd már alkalmas lesz kétvágányú vasúti pálya kialakítására is (jelenleg nem férne el alatta a második vágány), így csökken a fizikai akadályok száma a vasútvonal érdemi fejlesztése előtt.

A fizikai infrastruktúra kialakítása mellett fontos lenne a jövőben a szervezési, átszállási viszonylatokra, csatlakozásokra, a menetrendstruktúra újragondolására is (a MÁV szakembereivel történő egyeztetések során) nagyobb hangsúlyt fektetni, a menetrendek tarthatósága érdekében. Ilyen problémák tárhatók fel például a 140-es vonal kiszolgálásának gerincét képző Szeged-Budapest Intercity vonatok esetében, melyek biztosított csatlakozást nyújtanak a 135-ös (Békéscsaba-Orosháza-Szeged) vasútvonal személyvonataihoz. A Békéscsaba felől érkező vonatok szegedi érkezése és a budapesti IC-k indulása között menetrend szerint csupán 11 perc van tervezve a hét minden napján, ami sok esetben – mivel a 135-ös is egyvágányú vasútvonal, ahol vonatkereszteket kell végrehajtani – az érkező vonat késése miatt egyszerűen nem elégséges és az IC kénytelen késéssel indulni már az induló állomásáról is.

A Budapest-Szeged Intercity-járatok mellett fontosak lennének a különböző viszonylatokon közlekedő személyvonatok is (pl. Kecskemét-Cegléd-Szolnok viszonylaton közlekedő személyvonatok (S220/225), Cegléd-Kecskemét) a város és környékének életében. Ezeknek vonatoknak is 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). A menetrendi hiányosságok hátterében vélhetően a MÁV-csoport kapacitásproblémái, illetve a 140-es vasútvonal kialakításából következő limitációk sejthetők. **Megfontolandó lehet az érintett személyvonatok megállási rendjének kis mértékű átalakítása, hogy érintsék Katonatelepi megállóhelyet. Ez jelenleg tulajdonképpen kiszolgáltatlan állomás, csak néhány kora reggeli vonat érinti, pedig egyértelmű igény mutatkozna a kecskeméti, rendszeres közvetlen kapcsolatra, ami – mindenféle infrastrukturális és kapacitást érintő fejlesztés nélkül – nagyban segíthetné a katonatelepi ingázók életét.**

Városföld helyzete is ehhez hasonló, a rendelkezésünkre álló adatok alapján jelentős a Kecskemétre ingázók száma erről a településről is, azonban Városföld vasúti kiszolgálása jelenleg nem megfelelő. A többnyire két óránként közlekedő InterRégió járatokon túl csak egyetlen, kora reggeli, Szeged felől érkező intercity áll itt meg. Ez a munkába igyekvőknek segítség, azonban ellenirányban nincs ilyen közbeiktatott megállással közlekedő IC. **Érdemes lehet annak alaposabb vizsgálata, hogy az ingázás szempontjából erősebb időszakokban kivitelezhető lehet-e a szegedi vonatok megállási rendjébe beiktatni a települést, azok menetrendjének és a megszervezett vonatkeresztek felborítása nélkül. Fontos hangsúlyozni, hogy az elővárosi igények intercity járatokkal történő kiszolgálása szakmailag alapvetően rossz irány, ebben az esetben ez csupán ideiglenes, a vasútvonal felújításáig / kibővítéséig érvényes javaslat, ami kivitelezhető lehet a rendelkezésre álló körülmények között is. Hosszabb távon zónázó járatok beiktatásával képzelhető el a helyzet kezelése, ahogy pl. a következő bekezdésben kifejtésre kerül.**

További kérdés a 140-es vasútvonal déli szakaszán a helyi térséget és annak településeit, illetve tanyavilágát kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok helyzete. A járat létfontosságú a helyieknek, azonban azzal, hogy csupán Kiskunfélegyházáig közlekedik, komoly potenciál marad kiaknázatlanul. A vasútvonal jelenlegi zavarérzékenységét és infrastrukturális állapotát figyelembe véve ebben változás csak a felújítást (és részben vagy egészben kétvágányosra alakítást) követően lehet. **A jövőben megfontolandó lehet a járatot – jelenlegi funkcióját megtartva – meghosszabbítani Ceglédig, vagy akár Szolnokig, Kiskunfélegyházától északra zónázó jelleggel** (a most létező Kecskemét-Cegléd-Szolnok személyvonatokkal összevonva), **amire több, ingázás szempontjából fontos települést is fel lehetne fűzni** (beleértve például a Mercedes gyár közelében addigra talán megvalósuló megállóhelyel).

Vizsgálandó még városrészi kiszolgálás céljára a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötése után a tervezett aluljáró felhasználásával egy, a Hunyadvárost és Bethlenvárost kiszolgáló megállóhely vizsgálata is.

A 140-es vonal kapcsán felmerült távlatban a Trianon előtti vonal visszaállításának igénye, ami a Temesvárig történő helyreállítást jelentheti.

A 140-es vonalon a mai infrastruktúra is rejt további, elvileg könnyen kihasználható, de látványos fejlesztési lehetőségeket:

- A déli szakasz kibővítése esetén a szatymazi állomási tartózkodási idő egy része visszanyerhető, mert csak utascserre céljából kell majd megállni.
- Szegeden azonban az évtizedes szokásjog szerint a békéscsabai vonatok az állomás első vágányát használják. Ezzel szemben a budapesti intercity-k az innen jelentős távolságra található 4-es és 5-ös vágányokat használják az esetek döntő többségében. A szegedi állomás kialakításából adódóan a békéscsabai utasoknak legalább 3-4 perc szükséges a két vágány közötti út megtételéhez, ami csak abban az esetben oldható meg kényelmesen, ha késés nélkül érkezik meg a személyvonat. Az átszállás már néhány perces késés esetén is veszélyezteti az IC menetrend szerinti indulását, ami utána a teljes 140-es vonat menetrendszerűségére kihat.

A 142-es vonal

Az utóbbi időben a 142-es vonalon történtek kisebb fejlesztések, a vasúti pálya és a teljes infrastruktúra a mai igényeket, jelenleg csak kisebb kompromisszumokkal tudja kielégíteni, – különösen a térség többi mellékvonalával összehasonlítva – így a város számára különösen fontos Lajosmizse-Ménfőtelek-Hetényegyháza elővárosi vonal kisebb felújítások után akár hatékonyabban is működhetne. Azonban – hiába léteznek komplex, kész tervek és menetrendek – a vonalon a reguláris utazási igényeket kevésbé kiszolgáló menetrend van érvényben: hétköznapokon 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 felölelő 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, a kora reggeli vonatokkal sokan járnak Hetényegyházáról Kecskemétre (elsősorban Máriaváros és Kecskemét-Alsó pályaudvar vonzókörzetébe) dolgozni, ahogy délután pedig a hazautazáshoz is előszeretettel használják a KeKo autóbuszainál gyorsabb vasutat. Hetényegyházán a helyi KEKO autóbuszok csatlakozást biztosítanak a vonatokhoz, ezen kívül kerékpártárolási lehetőség is található az állomásépület mellett, amit szintén használnak a munkába vonattal ingázók. Mindezek mellett Hetényegyházán a tervek szerint új autóbúsvégállomás épül, ami szerencsésebb esetben a vasúti forgalmat és az arra mutató igényt is fellendítheti.

A 142-es vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos projekt a MÁV-csoport által elfogadott engedélyezési tervekkel, valamint az Ócsa (bez.) – Kecskemét (kiz.) vonalszakaszra a Vasúti Hatósági Főosztály által kiadott (2024. július 19.) építési engedéllyel rendelkezik (KÖFÁT/11198-4/2024/VHF). Jelenleg a hiányzó építési engedélyek megszerzése és a kiviteli tervek készítése van folyamatban.

A vasútvonal fejlesztési szükségességét támasztja alá Kecskemét munkaerőpiaci vonzásának növekedése, a dinamikus fejlődő város gyors és kényelmes elérésének biztosítása, a vasútvonal városon belüli kedvező elhelyezkedése és a helyi közlekedési rendszerbe történő viszonylag könnyű integrálása, amely jelentős terheket venne le az amúgy is túlterhelt városi közúthálózatról. Másrészt, a meglévő kedvező kötőpályás vasúti személy és áruszállítási potenciál minél teljesebb körű kihasználása jelenleg nem lehetséges a vasúti infrastruktúra rossz állapota, a pályaszakaszon hiányzó sorompók, valamint a településen belüli megállóhelyek (pl. Méntelek, Hetényegyháza, Miklóstelep, Kecskemét-Alsó pályaudvar) megfelelő kiépítettségének és műszaki színvonalának hiányosságai vagy átépítésének szükségletei miatt.



A 142-es vonalon is van olyan fejlesztési lehetőség, ami jelentősebb beruházás nélkül is érzékelhető javulást hozhatna: a vonalon van olyan hosszabb vonalszakasz, ahol mehetne jelentősen gyorsabban is a vonat, mivel a vasúti pálya alkalmas erre, azonban évtizedek óta nem kerültek kiépítésre a biztosított sorompók, így a szabályok szerint a vonatok nem mehetnek a pálya által megengedett sebességgel.

A 145-ös vonal

A 145-ös (Szolnok – Lakitelek – Kecskemét) vasútvonal számos kihívással küzd, holott a vonal két végpontja között jelentős a forgalom és az ingázási igény. Figyelembe kell azonban venni, hogy ezen a vonalon annyival hosszabb menetidővel közlekednek a személyvonatok, hogy nem tud (semmilyen értelemben) versenyképes lenni sem a közúti közlekedéssel, sem pedig az amúgy kerülő jelentő Kecskemét-Cegléd-Szolnok (140-es és 100a-s vonal) viszonylattal szemben. A vasútvonal infrastrukturális szempontból rossz állapotú, alacsony sebességgel járható, ezen kívül ritka, ütemtelen, a kor igényeinek kiszolgálására kevésbé alkalmas menetrend szerint közlekednek rajta a vonatok. Az elmúlt években voltak tervek arra vonatkozóan, hogy megszüntessék a személyforgalmat a vasútvonalon, de ez nem történt meg. Jelentős fejlesztés nélkül közép- vagy hosszú távon a vasútvonal bezárása valószínűsíthető, ugyanakkor Kecskemét

számára fontos lenne, hogy a vonal által kiszolgált kisebb települések és környező tanyaviláguk, különösen Kecskemét-Tizsakécske között – a meglévő utasforgalmi igényeket figyelembe véve – hosszabb távon is biztosított maradjon. Erre legnagyobb esélyt a VO vasútvonal kialakítása adhatná, amely a meglévő 145-ös vasútvonal átépítésével nem csak tehermentesíteni tudná az amúgy is túlterhelt Szolnok-Budapest 100a-s vasútvonalat, de új lendületet adhatna a két vármegyeszékhely (Kecskemét és Szolnok) áruszállítási és elővárosi közlekedésének.

Kecskeméti kisvasút (148/149-es vasútvonalak)

A kecskeméti kisvasút teljes hálózatán, azaz a 148-as és 149-es (Kecskemét-Kiskőrös és Kecskemét-Kiskunmajsza) keskeny nyomközű vonalakon 2009 óta szünetel a menetrend szerinti személyszállítás. Ennek újraindítására vannak folyamatosan elő-előkerülő szándékok, de ezeket a törekvéseket a város teljes vasúthálózatának közös vizsgálatával, az érintett vasútvonal funkciójának pontos meghatározásával és üzemeltethetőségével kellene igazolni.

Jelenleg a szándék gyakorlati megvalósulását magánkezdemenyezés keretében realizálódó akciók jelentik, a hálózat jelentős részét (a 149-es vonalszakasz) a közelmúltban vasúti járművel újra járhatóvá tették és a lelkes vasútbarátok most már rendszeresen szerveznek (többnyire hajtányokkal) eseményeket a kisvasúton, amire folyamatos az érdeklődés. Hivatásforgalmat azonban továbbra is autóbuszok bonyolítják le az érintett vonalak mentén. A vonalak egyébként jogilag nem kerültek teljes felszámolásra, jelenleg úgynevezett egyéb vasúti pálya státuszban vannak, nem képezik részét az országos jelentőségű vasútvonalaknak, viszont ennek köszönhetően a sorsuk nincs visszafordíthatatlanul megpecsételve². A kisvasúti jelleg és az ezáltal lekorlátozott sebesség miatt ezek a vonalak elsősorban turisztikai célokat szolgálhatnak, távlatos sorsuk megalapozott stratégiai döntést igényel.

152-es (Fülöpszállás-Kecskemét) vasútvonal

A vasútvonal a 2007-es vasútbezárások egyik áldozatává vált, 2009 óta nincs menetrend szerinti személyszállítás a vonalon. A vonalat tehervonatok még évekig használták rendszeresen, azonban a 150-es vasútvonal felújításának megkezdésekor, ami annak teljes kizárásával járt, ez is abbamaradt. Jelenleg az sem egyértelmű, hogy a pálya járható-e még.

Tudható, hogy a Homokbányai fejlesztés kapcsán új vasúti megállóhely tervezett a Korhánközi úthoz, ami a 152-es vonal valamilyen szintű újraindítási szándékát jelzi annál is inkább, mivel ez a vonal része (lehet) az országos VO projektnek is (bár az újraindítási és fejlesztési szándék elsődleges mozgatórugója minden bizonnyal a teherforgalom). Ezzel együtt a rendelkezésre álló napi ingázási számok alapján javasolható és Kecskemét érdeke is lenne, hogy a 152-es vasútvonalon – legalább Kecskemét és Izsák között – újrainduljon a vasúti személyszállítás (is).

A közelmúltban érkezett egy C50-es dízelmozdony a vonalra, emellett a vasúti pálya javítása is napirenden van. A tervek szerint első lépésben Törökfői és Kecskemét között lehet majd utazni. A kisvasúti jelleg és az ezáltal lekorlátozott sebesség miatt ez a vonal sem alkalmas elővárosi utasforgalom lebonyolítására.

² <https://iho.hu/hirek/kek-hintoval-az-arvalanyhajjal-borított-bugaci-buckakon>

Módváltás

A vasútvonalak módot adhatnak főleg az elővárosi, de részben akár a városi módváltásra is. Megfelelő szolgáltatási színvonal és tarifarendszer, valamint a személygépkocsis eljutások korlátozásai (pl. sebességhatár, egyirányúsítás, behajtási feltételek) mellett az emberek hajlandóak tömegesen módot váltani. Bár az elővárosi területek nem Kecskemét tervezési és szabályozási hatáskörébe tartoznak, mégis érdemes térségi és összhálózati szinten is átgondolni a város közlekedésszervezésével kapcsolatos érdekeit/lehetőségeit, együttműködve a vasútvonalak mellett található környékbeli településekkel. A városi vasútállomások közül a Ménteleki, a Hetényegyházai, a Katonatelepi, a Kecskemét-Alsó fejlesztendő megállóhelyeknél, valamint az Intermodális pályaudvarnál – illetve a 148-as és a 149-es vonalak újraindítása esetén a Kadafalvai és a Halasi úti kiskerteknél – javasolható P+R és B+R létesítmények kiépítése.



- Jelenleg a jól működő elővárosi vonalakban rejlő potenciál messze meghaladja jelenlegi szerepüket.
- A már bezárt vonalak újraindítása, távlati szerepe kapcsán érdemes a szakmai megalapozás után széles körű társadalmi párbeszédet folytatni a szükséges beruházásokról és az elérhető hasznokról.
- A városban nagy számban fellelhető iparvágányok szerepe kicsi, sorsuk bizonytalan, ebben javasolt előrelépni.

Érték- és problémaeltár

A vasút értékei Kecskeméten:

- Az elővárosi közlekedés szervezésében a meglévő vonalhálózatban (140-es, 142-es, 145-ös, 152-es és V0) jelentős fejlődési potenciálok rejlenek, melyek erősíthetik Kecskemét gazdasági, munkaerőpiaci és térségi funkcióit,
- A legnagyobb potenciális érték a város területén működő, illetve már bezárt vasútvonalak kiterjedt hálózata, valamint több városrészt is érintő megfelelő futása,
- A 140-es és a 142-es vasútvonal hasznos, jól működő elővárosi kapcsolatokat biztosít, amely a városon belüli mobilitási igények (Katonatelep, Méntelek, Hetényegyháza, központi belterület, déli ipartelep) kielégítésében is jelentős szerepet játszhat a jövőben,
- A vasútra való ráhordásnak és a módváltásnak már vannak jól működő gyakorlatai a városban.

A helyi vasúti közlekedéssel kapcsolatos problémák:

- A városban meglévő vasúthálózat műszaki problémákkal terhelt, felújítást igényel,
- a jelenlegi műszaki színvonal mellett – a 140-es vonal kivételével – az elővárosi/városi vasútközlekedés nem versenyképes a közúti közlekedéssel szemben,
- hiányzik a térségi összefogás egy jól működő elővárosi vasúti és módváltási rendszer kialakításához,
- gondot jelent a városban belül a viszonylag nagyszámú szintbeli vasúti és közúti keresztezés,
- gyenge a városban a vasút szerepe mind az áruszállítás, mind a logisztika területén.

7.2. KECSKEMÉT VASÚTFEJLESZTÉSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskemét elővárosi közlekedésében és az áruszállításban a vasút növekvő részarányt képvisel, kiszámítható és minőségi szolgáltatást nyújt, használata természetes, általános.

Konceptcionális cél

A megújított 140-es és a 142-es vasútvonalak mentén fekvő települések és településrészek esetében a vasúti közlekedés aránya érje el a 20%-ot a Kecskemétre történő utazásokban. Az áruszállítás területén a vasút részarányának folyamatos emelése.

A vasúti közlekedés konceptcionális fejlesztési javaslatjai:

- A város hosszú távra szóló elkötelezettséget tükröző vasútfejlesztési döntéseihez készüljenek széles körű megalapozó vizsgálatok az elővárosi kapcsolatok, a városon belüli kötöttpályás közlekedés, a bezárt vonalak újrainyitása vagy egyéb hasznosítása, továbbá a közlekedési módváltás tekintetében.
- A város folytassa az intenzív előkészítő- és lobbitevékenységet a vasútvonalak fejlesztése érdekében, valamint alakítsa ki a vonzaskörzeti települések együttműködési fórumát – több téma mellett – a közlekedéshez kötődő kérdések (szakmai, politikai, lobbis, finanszírozási) megvitatása érdekében.
- A tervezett állami vasútfejlesztésekhez kapcsolódóan (140-es, 142-es, V0) Kecskemét érvényesítse a városon belüli közlekedési elképzeléseit az alábbiak szerint:
 - A kecskeméti vasútállomás vasútüzemi megújítása (új vágánykép és biztosító berendezés, modern, fedett peronok, valamint az állomásépület és a peronok közötti aluljárók kialakítása) és intermodális központtá történő fejlesztése.
 - A tervezett különszintű átjárók megvalósítása (ideális esetben a vonalfelújítások keretein belül, ha ez nem lehetséges, akkor egyedi fejlesztésként).
 - A 140-es vonal kétvágányúsítása és felújítása (a beruházáshoz kapcsolódóan ideértve például a Nagy Lajos király Körút - Mátyás király körút közötti aluljáró, a Ceglédi úti felüljáró, valamint lehetőség szerint a Városföldi felüljáró megépítését).
 - A 142-es vonal Budapest-Kecskemét közötti szakaszának teljes felújítása, új motorvonatok rendszerbe állítása, a menetrend utazási igényekhez történő illesztése.
 - A 152-es vasútvonal jövőjének stratégiai végiggondolása. A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése, mint a város legsürgetőbb közúti fejlesztése alapvetően érinti a 152-es vasútvonalat. A 152-es vonal mai formájában nem alkalmas elővárosi vasúti forgalomra. Stratégiai döntés, hogy a vonal kecskeméti és kecskeméti elővárosi szakasza újraépül-e (ebben az esetben van értelme a Homokbányai megállóhelynek is), és akkor az új útszakaszt ezen át kell emelni. Ha nem épül újra a vasútvonal nagyvasúti igények szerint, akkor viszont nem javasolt a Csabay Géza körút-Mindszenti körút átemelése a vasúton, hanem inkább egy új vasúti végállomás kialakítása. A V0 fejlesztés megvalósulása és nyomvonala is alapvetően befolyásolhatja a 152-es vonal jövőjét.

- A 140-es, a 142-es és 145-ös vasútvonalak közvetlen átjárhatóságának biztosítása.
 - A vasútvonalak fejlesztéséhez kapcsolódó kecskeméti állomások és megállóhelyek korszerűsítése, továbbá új megállóhelyek kialakítása (Mercedes gyár és a Knorr-Bremse, Kecskeméti Fürdő, Szilvási bevásárló központ oldalában, Homokbánya városrész közelében).
 - A közlekedési módváltás feltételeinek kialakítása a vasútállomások környezetében (P+R, fedett, kamerázott B+R tárolók, buszfordulók, megállók kialakítása), a közterületek rendezése.
 - A 100a-s vonal zavarérzékenységének jelentős csökkentése.
 - Az utastájékoztató fejlesztése.
- Legyenek kihasználva a megújított vonalakon a létrejött menetrendi, sebességi és hangolási lehetőségek akár Kecskeméttől távolabb is, így például a 142-es vonal emelt sebességű, Dabas környéki szakaszán.
 - Valósuljanak meg a mai vasúti rendszeren a minőséget javító, a kecskemétiakat kedvezményező operatív intézkedések, mint például a békéscsabai személyvonatok és a budapesti IC-k közös peronról való indítása Szegeden, a Kecskemét-Cegléd-Szolnok viszonylaton közlekedő személyvonatok Katonatelepi megállása, az ingázás szempontjából erősebb időszakokban a szegedi vonatok megállási rendjébe Városföld beiktatása.
 - A mai Hetényegyházi belső végállomás legyen kihelyezve legalább Lajosmizsére, ezzel Méntelek számára minőségi(bb) vasúti közlekedés legyen elérhető.
 - A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a helyi tanyavilágot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomása kerüljön át Ceglédre, vagy akár Szolnokra, amire több, ingázás szempontjából fontos település is fel lehet fűzni (beleértve például a Knorr-Bremse és Mercedes közelében addigra szerencsésebb esetben megvalósuló megállóhelyeket).
 - A megújított vonalakon egyedi vizsgálatok és a város módváltási stratégiája mentén épüljenek ki főleg a kigyaloglás, az autóbuzos és kerékpáros ráhordás, kevésbé a P+R módváltás létesítményei és hálózatai. Ennek finanszírozására javasolt az átalakuló, részben területi fejlesztésekre is alkalmassá váló iparüzési adó rendszer lehetőségeit felhasználni.
 - Meg kell vizsgálni a vasút lehetséges szerepét a város áruszállítási logisztikájában és az ehhez szükséges fejlesztéseket és valós szállítási igényeket meghatározni. A vizsgálat eredményeképpen eldönthető, hogy érdemes-e erőforrásokat áldozni erre az egyébként támogatható célra.
 - A városban igen nagyszámú iparvágány található, még abból az időből amikor Kecskemét nem is volt igazán iparváros. Ezeket a vágányokat zömében nem használják és nem is tartják fenn. Javasolt egy iparvágány-kataszteren alapuló fejlesztési terv készítése, ami alapján nagyobb részük felszámolásra kerülhetne, kisebb részüket viszont a valós igények alapján akár fejleszteni is lehetne (például ipari és logisztikai célok, hajtánypályák, új kerékpáros nyomvonalak).

33. ábra: A vasúti közlekedés fejlesztésének koncepciója



8. HELYI ÉS HELYKÖZI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

2020. januárjától Kecskeméten városi tulajdonú és saját közlekedésszervezői modell alapján üzemeltetett helyi autóbussz-közlekedés működik. A város helyi autóbussz-közlekedésében jelentős pozitív változást hozott a szolgáltatóváltás. A korábbi szolgáltatóval kapcsolatos panaszok, a fennálló megrendelő-szolgáltató viták és az így egyre inkább leépülő helyi autóbussz-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 Kunság Volán, majd DAKK Zrt. és jogutódjának helyébe lépett KEKO Kft. és szolgáltató partnere, az Inter Tan-Ker Zrt. (ITK) jelentősen fiatalabb, korszerűbb járművekkel szolgált, mint a DAKK Zrt. tette korábban. A jelenlegi hálózatot összesen 75 autóbussz szolgálja ki. A járművek nagy része néhány éves és újonnan került a KEKO Kft. flottájába, míg a legrégebbi autóbusszokat 2013-ban gyártották, ezek cseréje is folyamatos (KMJV Közgyűlésének 2023-as határozata alapján³), ami országos szinten kiemelkedő, mivel 12 éves autóbusszok lecserélése elvileg nem lenne még indokolt, de a kisszerűs Mercedés EvoBus BlueTec-Hybrid csuklós autóbusszok üzemeltetése sok nehézséggel járt és jár. A flotta ezen felüli része 25 szülő Mercedés Conecto (2020-as gyártás) és 20 ITK Reform 500 LE (2020-as gyártás), valamint 5 csuklós Mercedés Conecto G (2024-es gyártás). Meg kell említeni, hogy 2020-ban, az új flotta érkezéséig a hibrid csuklós autóbusszokat egy átmeneti, MAN Lion's City állomány egészítette ki.

A folyamatos járműállományi fejlesztés aktuálisan 5 újabb diesel csuklós autóbusszot jelent a helyi járatokon (2024-es autóbusszok), az autóbusszflotta megújítása tervszerű (2026-ban és 2027-ben 6-6 új csuklós, 2028-ig pedig 10 szülő autóbussz érkezik). Külön érdekesség, hogy 2026 elején két új, a Zöld Busz Program keretében beszerzett hidrogénbussz 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.

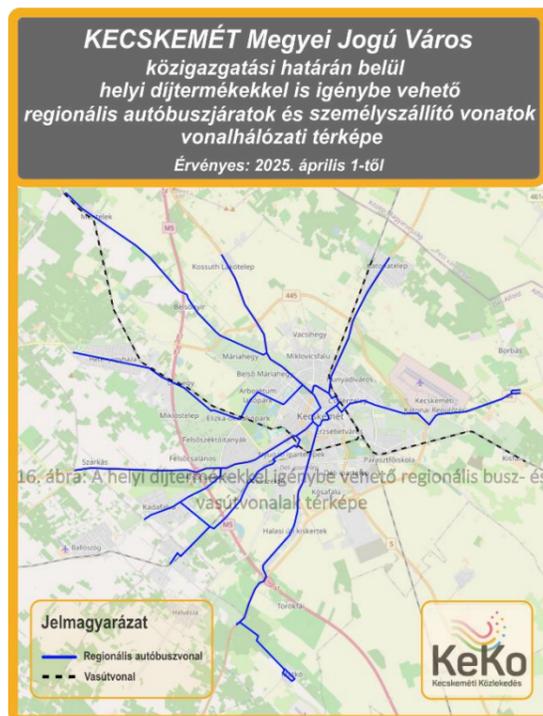
A város és a helyi szolgáltató két lépcsőben (2023. március 1-től és 2024. április 1-től) nagymértékű és általános árcsökkenést hajtott végre. A dolgozói bérlet ára a felére csökkent, a diákok és a nyugdíjasok pedig kvázi ingyen, havonta 100 forintos áron utazhatnak. Országosan szinte egyedülálló, hogy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

2024. december 22-től hálózati módosításokat nem tartalmazó teljes átszámolás 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.

³ Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 204/2023. (X.19.) határozata Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának jóváhagyása



A város térségi jelentősége miatt a helyközi autóbusszoknak is fontos szerep jut az elővárosi és a városi közlekedésben is. A helyközi autóbusszok használatát a helyi utazásokban régóta életben lévő és továbbfejleszteni tervezett háromoldalú megállapodás támogatja. 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 relatíve korszerűbb helyközi autóbusszokkal sikerült valamelyest fiatalítani a város elővárosi autóbusszflottáját, az élettartamukat bőven kiszolgált Ikarus és Rába járművek döntően kiváltásra kerültek. A Volánbusz 2021-ben beszerzett 204 új, csuklós MAN autóbusszából Kecskemétre is került öt jármű, az utóbbi évek járműállományi fejlesztéseinek egyértelműen ezek az autóbusszok voltak az ékkövei. Credo Econell autóbusszokból 18, Credo Inovell járművekből pedig 3 került a helyközi üzemhez az elmúlt öt évben.



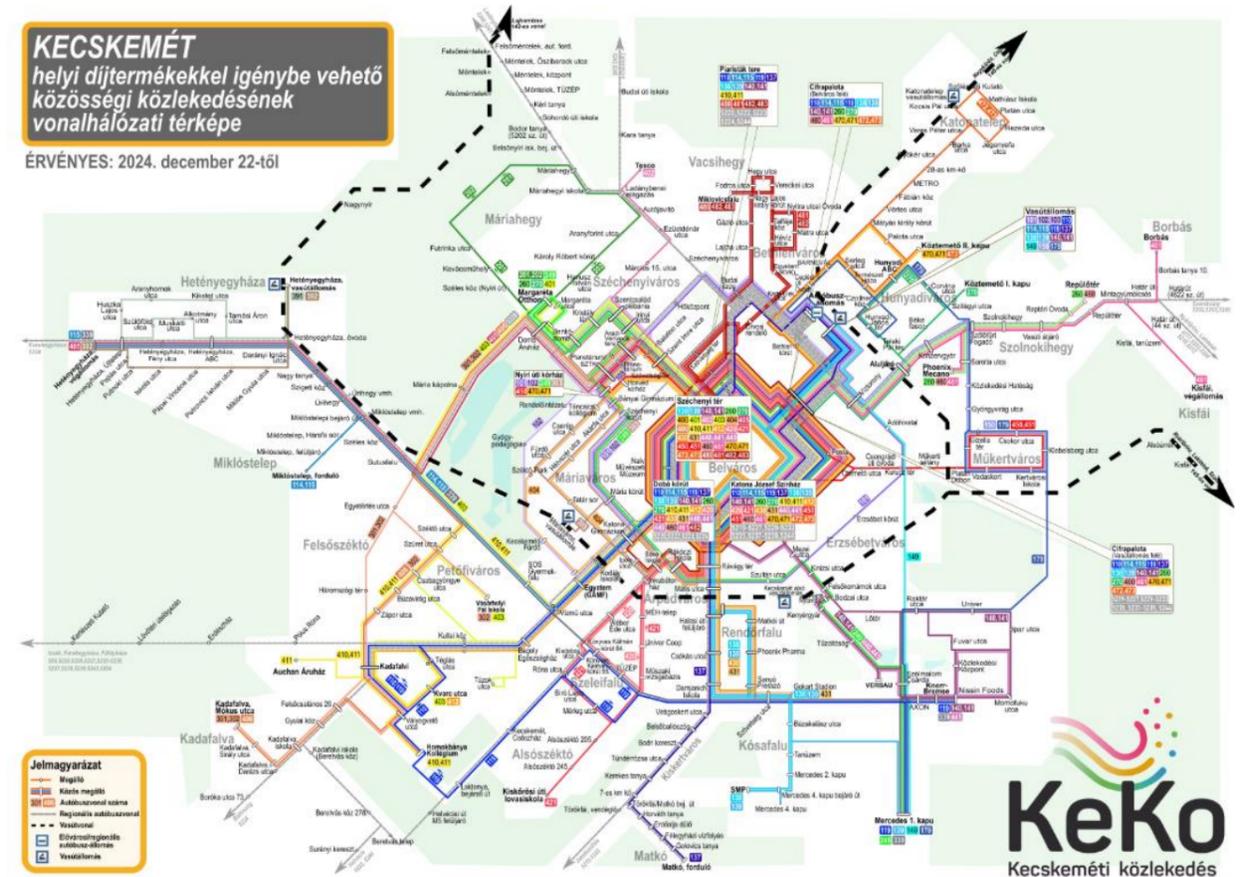
16. ábra: A helyi díjtermékekkel igénybe vehető regionális busz- és vasútvonalai térképe

8.1. HELYZETLEÍRÁS

Korábbi tervek

- A Széchenyi téri helyi autóbussz-állomás az IMCS projekt keretében kerülne ki a vasútállomás közelébe, a Noszlopy Gáspár parkba. A fejlesztés célja a különböző közlekedési módokat utasfogadó és kiszolgáló létesítményeinek integrálása a MÁV állomás térségében. A projekt tervezett műszaki tartalma:
 - Helyi és helyközi autóbusszok kiszolgálására új buszpályaudvar kialakítása,
 - 200 férőhelyes P+R parkoló, továbbá üzemi, taxi és K+R állások, valamint 200 férőhelyes B+R tárolókapacitás kialakítása,
 - A megközelítéshez szükséges feltáró utak és közlekedési csomópontok építése,
 - A vasúti felvételi épület felújítása 4 szinten, mintegy 2000 m² területen, meglévő Postaépület átalakítása 3 szinten, mintegy 1000 m² területen,
 - A vasúti vágányzóna felett 60 m szerkezethosszúságú gyalogos és kerékpáros felüljáró építése, a hozzá kapcsolódó összesen 180 m hosszúságú kerékpáros rámpákkal. Az IMCS területén mintegy 7000 m²-en zöldfelület kialakítása.
- A 1125/2025. (IV.22.) Korm. határozat alapján a projekt 15 Mrd forint összeggel felkerült az IKOP Plusz ÉFK listára. Az ÉFK listán allokált összeg a projekt megvalósításához biztosítja a forrást.
- Az IMCS megvalósulásával a Széchenyi téri helyi buszállomás kiváltása is megtörténik, amely áthelyezésre kerül a vasútállomás mellett lévő jelenleg javarészt helyközi buszállomáshoz. A fejlesztéssel egy helyre kerül a vasúti és autóbussz szolgáltatások városi központja.
- Az IMCS kivitelezési ütemezésének bizonytalansága miatt a Széchenyi téri helyi autóbussz-állomás infrastrukturális fejlesztésen, korszerűsítésen esett át, hogy magasabb színvonalon szolgálja ki az utasok igényeit, ameddig szükség van rá. A fejlesztések célja, hogy további 10 évig problémamentesen legyen képes ellátni feladatát a létesítmény.
- Az IMCS tervezésével összhangban a Belváros és a Kiskörút forgalmi átalakítási igényei is alapvetően érintik a városi helyi autóbussz járatok útvonalait, azonban ezek felülvizsgálata egyelőre nem történt meg.
- Az Izsáki út 2x2 sávra bővítése során felvetődött az új forgalmi sáv autóbusszávként való használata, de ez végül nem valósult meg, lekerült a napirendről.
- Több új autóbussz-decentrum kiépítése és a meglévők átalakítása tervezett. A tervezett decentrumok közül a Hetényegyházai kiemelt fontosságú. Itt hosszú évek próbálkozása után a közelmúltban sikerült megvásárolni egy kiemelt helyen lévő telket, amelyen új autóbussz-decentrum kerül tervek szerint kialakításra, ahol lehetőség nyílik majd járműtárolásra is. Ez egy hosszú ideje várt, fontos fejlesztés, a hálózattervezés és menetrendi hangolás szempontjából is jelentősége van.
- A KEKO kalkulációja alapján a helyi autóbussz-hálózaton alkalmazott díjszabás esetleges teljes körű integrációja a MÁV-csoport tarifarendszerébe nem lenne anyagilag előnyös a városnak, így erre vonatkozó szándék és terv nincs a jelenlegi feltételek mentén. Ezzel szemben egyes, utóbbi időben igen nagy népszerűségnek örvendő tarifaelemek, például a vármegyebérletek helyi közlekedésben történő elfogadásáról folynak egyeztetések, itt a bevételek megtartása és a kapacitív kínálat fontosságára kell törekedni.

34. ábra: A KeKo Kft. vonalhálózata



- Autóbusszöblök, autóbussz-fordulók, végállomások hiányoznak, ezek kiépítése időigényes, de tervezett és folyamatos.
- A közösségi közlekedés előnyben részesítésének lehetősége, annak gondolata több Kecskemét közlekedésével foglalkozó tanulmányban, szakmai anyagban is felmerült az utóbbi 10-15 évben, azonban ennek kialakítása még nem kezdődött meg. A témával kapcsolatban az alábbi vizsgálatok elvégzése javasolt és időszerű:
 - Kecskemét város intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések Megvalósíthatósági Tanulmányban (2011) az önkormányzat a Széchenyi téri buszvégállomás megszüntetésén túlmenően kérte a kiskörúti autóbussz-forgalom csökkentését és annak vizsgálatát, hogy a Kiskörúton csak az autóbusszok részére részlegesen kétirányú forgalom legyen biztosítva a Petőfi Sándor utca-Rákóczi út között és a körút Széchenyi téri részén. Ezzel számos járat (így a Halasi úton, az 5. sz. főúton és a Dózsa György úton érkező járatok) útvonala rövidülne.
 - Kecskemét Város Intermodális pályaudvar és közösségi közlekedés fejlesztése című tervben (2012), a város főbb fogadó csomópontjaiban és a belvárosban összefüggő, időben állandó buszszávok létesítése fogalmazódott meg.
 - Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Terv véleményezési dokumentációjában (2022-2030), illetve annak cselekvési programjában is nevesítésre került általános igényként az autóbussz sáv használata (a Kiskörúti előnyben részesítés formájában).

Az autóbuzsközlekedés jelentősége

A kecskeméti körében a helyi autóbuzs használatának aránya 2022-ben 11% volt, a helyközi autóbuzsokat pedig 2% használja. A környékről Kecskemétre bejáró dolgozók körében a helyközi autóbuzsok 12,7%-os, a bejáró tanulók között pedig 45,9%-os arányt képvisel. A helyi autóbuzsokon a 2023-as jelentős viteldíjcsökkentés miatt biztosan érdemi utasszámnövekedés volt, jelenlegi aránya 12%-ra tehető.

Az online kérdőív alapján a kecskemétiak a Széchenyi térrel, mint autóbuzs-végállomással inkább elégedettek, egyben várják az új intermodális fejlesztést is. Az itt lakók a KEKO működését értékelik, az autóbuzsok előnyben részesítésének témája és általában az autóbuzsos fejlesztések pedig kimondottan népszerűek.

Az autóbuzsok előnyben részesítésének tervei Kecskeméten

A KEKO szakemberi az autóbuzsok előnyben részesítése kapcsán a következő helyszíneket javasolták:

Autóbuzs forgalmi sávok kialakítása javasolt (várható időnyereség járatonként):

- a Kiskörúton:
- Rákóczi út és Piaristák tere közötti szakaszon a külső sávon (1-2 perc)
- Piaristák tere és Korona utcai kereszteződés közötti szakaszon belső sávon (1-4 perc)
- Katona József Színház melletti szakaszon a külső sávon (1-2 perc)
- Katona József tértől a Rákóczi útig külső sávon (1-2 perc)
- a Petőfi Sándor utcán mindkét irányban a külső sávon (1-4 perc)

Zöld idő kérését biztosító csomópontfejlesztés javasolt (csomópontonként 20-40 másodperc):

- a Kiskörúton a Korona utcai kereszteződésnél (jelenleg keresztező forgalom hiányában is tilos jelzést kap a Kiskörút, itt akár 60 másodperc időnyereség is elérhető járatonként)
- a Katona József Gimnáziumnál lévő csomópontnál (bármely irányból)
- az Izsáki út-Vízmű utca csomópontnál (bármely irányból)
- a Könyves Kálmán körút – Kiskőrösi úti kereszteződésnél (bármely irányból)
- a Könyves Kálmán körút – Halasi úti kereszteződésnél (bármely irányból)
- a Rávkóci téri csomópontnál (bármely irányból)
- a Kuruc téren (bármely irányból)
- a Rákóczi út-Kuruc körút csomópontnál (bármely irányból)
- a Bethlen körút-Nagykőrösi utca csomópontnál
- a Ceglédi út – Bethlen körút csomópontnál (bármely irányból)
- a Széchenyi körút Irinyi utca-Kápolna utcai csomópontjánál, különösen a körutat keresztező forgalom számára
- az Irinyi utca-Akadémia körút csomópontnál (bármely irányból)
- az Irinyi utca-Március 15. utca csomópontnál (bármely irányból)

Megállóhelyről kiinduló autóbuzs elsőbbségének biztosítása javasolt felfestéssel (megállóhelyenként 30-90 másodperc):

- a Piaristák tere megállóhelyről történő kihajtásnál
- a Katona József Színház megállóhelyeknél (ha nincs buszsáv)
- az Izsáki úton, a Katona Gimnázium megállóhelyéről történő kihajtásnál
- a Kodály Iskola megállóhelyénél mindkét irányban, a megállóhelyről történő kihajtásnál
- az Izsáki úton, az Egyetem (GAMF) megállóhelyénél mindkét irányban, a megállóhelyről történő kihajtásnál
- a Rákóczi úton a Cifrapalota megállóhelyénél (a Nagykörút irányába haladva)
- a Bethlen körúton, a Nagykőrösi utcai csomópont előtt, a Bethlen körút megállóhelyéről történő kihajtásnál

Az IMCs fejlesztés hatásai az autóbuzsközlekedésre

Az IMCs kapcsán 2015-ben az akkor már létező RMT-t felülvizsgálták. A felülvizsgálat fő állításai a következők *(mögötte a dőlt betűvel megfogalmazott állítások – napjaink tapasztalatai alapján megfogalmazható – kritikája olvasható):*

- „A Széchenyi téri végállomás megszűnik, a Kiskörúton a tömegközlekedés részére szembe irányban buszsáv kerül kialakításra, kétirányú forgalommal egyszerűsödik a hálózat.” *A buszsáv szembeirányú kiállításának nem látszanak az előnyei, a csomópontok és a csomóponti mozgások időigényesebbek és bonyolultabbak lesznek, a hálózat egyszerűsítése nem egyértelmű.*
- „A Noszlopy Gáspár parknál található végállomás átkerül az intermodális csomópontba.”
- „Azonos nagyságrendű utasforgalmat bonyolító vonalak összekötésével, új, átlós vonalak kerülnek kialakításra.” *Ez alapvetően azóta megtörtént, az IMCs fejlesztéséhez csak lazán kapcsolódó intézkedés, mivel számos létező vagy tervezett járat az új végállomáson nem, vagy csak ritkán fog megjelenni. A 2015-ös tervek szerint csak három olyan vonal volt, amiben az egyetlen változás a Széchenyi téri végállomás helyett annak áthelyezése az IMCs-be. A 13 tervezett összevont vonalból három nem jelenik meg az IMCs-ben.*
- „Nagyforgalmú vonal esetén 2 kisebb forgalmú vonallal összekötve, elágazó, összehangolt menetrendű vonalat hozunk létre.”
- „A vonalak egyik végállomása lehetőség szerint az intermodális csomópontban, a Margaréta Otthonnál, vagy a hetényegyházi végállomáson legyen.” (Ez részben megvalósult a Margaréta Otthonnál).
- „A helyközi járatok nagy része lehetőség szerint a Nagykörúton közelítse meg az intermodális csomópontot, csökkentve ezzel a belváros terhelését.” *(Ma még az elővárosi és a regionális autóbuzsjáratok is közlekedhetnek a Nagykörúton belül a személyszállítási közszolgáltatásért felelős minisztériummal még 2021-ben kötött megállapodás értelmében).*

Az IMCs-hez tervezett beruházások egy része azóta megvalósult (Margaréta Otthon, Izsáki úti P+R). Az anyag foglalkozott a Petőfi Sándor utca, a Batthyány utca várható autóbuzs forgalmával *(de a buszsáv javaslata nem jelenik meg)* és nevesítette a Nyíri úti buszsáv igényét, ami a zóldsávban valósult volna meg *(ez részben elépült az új parkolóval, részben pedig fásításra került, megvalósítása nem valószínű)*. További, mindenképpen ellenjavallt ötlet volt a Knorr-Bremse gyár melletti nagyméretű P+R parkoló terve. Emellett az IMCs autóbuzs-végállomása alatt mélygarázs volt tervezett, ennek státusza nem ismert.

A Széchenyi téri helyi autóbusz-végállomás megszűnésével az eddig ott bonyolódó átszállások a kiskörúti buszmegállóba kerülnek át, melyek közül a Katona József színház megálló az egyetlen, ami erre a célra ma is alkalmas, a többi megállót legalább két csuklós busz egyidejű fogadására alkalmassá kell tenni és a Széchenyi térenél is szükséges egy új, ma nem létező megálló kiépítése.



Érték- és problémaeltár

Az autóbuszközlekedés értékei a városban:

- A folyamatos kisebb és nagyobb fejlesztések, az állandó alkalmazkodás a változó igényekhez és a vállalat gazdaszemléletű vezetése a KEKO előtt a város leggyengébb közlekedési elemét mára a legjobban működővé tette.
- A város helyi autóbuszal gazdaságosan feltárható területei - a lehetőségekhez képest - magas szinten kiszolgáltak és a kevésbé feltárható területek jelentős részén is relatív jó szolgáltatás érhető el.
- A helyi autóbusz-közlekedés utastájékoztatói rendszerének útvonaltervezésre alkalmas továbbfejlesztésének alapjai rendelkezésre állnak (a járműveken található fedélzeti egységeknek köszönhetően), a járművek valós idejű nyomkövetése és a dinamikus menetrendi adatok révén.
- A Kecskemét külterületein fekvő ipari létesítmények és gyárak többnyire kiszolgáltak helyi autóbuszjáratokkal, esetenként talán túlságosan felülreprezentált módon is. A cégek lobbijereje komolyan befolyásolja a területek közlekedési kiszolgáltatásának jellegét, sűrűségét. Ennek optimalizálására folyamatban vannak próbálkozások, többek között a közeljövőben EU-s forrásból megvalósuló pilot-formájában is.
- A kisbuszos közlekedés Hetényegyházán, valamint a vasút bevonása erős integrációs alap és kísérlet – a meglévő eszközállomány mellett – a helyi kötőpályás közlekedési szolgáltatás erősítése érdekében.
- Új autóbuszjárat indul a közeljövőben Kadafalva és a Margaréta Otthon között, ezzel a kórháznak is jobb helyi és (átszállással) helyközi kapcsolatokat nyújtva.

Az autóbusz-közlekedés problémái Kecskeméten:

- A városban a közösségi közlekedés előnyben részesítése általánosan nem kezdődött meg, csak a Katona Gimnázium előtti autóbusz-megállóhelynél van egy rövid buszsáv a városközpont felé. Ennek oka, hogy kevés többsávos útszakasz van a városban és azok nagy forgalma mellett az autóbuszsáv kialakításának vélhetően alacsony társadalmi támogatottsága lenne. A csomópontokban sincsenek az autóbuszokat kedvezményező megoldások. A helyi autóbusz-járatok vonali és/vagy csomóponti előnyben részesítéséhez komoly és kitartó

döntéshozói támogatás szükséges, mind az esetleges társadalmi ellenállás kezelésében, mind pedig a várható előnyök társadalmi tudatosításában.

- Autóbusz öblök, autóbusz fordulók, végállomások hiányoznak, ezek tervezése és megvalósítása folyamatos a KEKO Kft. tervei alapján.
- Az IMCs ismét aktuálissá vált beruházásának tervei régiek és több kérdésre nem adnak választ.
- A városban erősen jelenlévő autós érdekeknek köszönhetően, bármilyen jellegű közlekedési, parkolási korlátozás (pl. sebességkorlátozás, egyirányúsítás, parkolómegszüntetés, autóbusz sáv kialakításának ötlete), technikai beavatkozás (pl. csomópontokban az autóbusz-közlekedés előnyben részesítése), a közösségi közlekedési fejlesztése, előnyben részesítése érdekében, erős ellenállásba ütközhet Kecskeméten. Több precedens is volt, amikor például az új, az igényeket jobban kiszolgáló nyomvonalra terelt autóbuszjárat vonalán kialakított új megállóhelyek ellen a lakóközösség erős fellépést mutatott, mivel zavarta őket a létrejöttük.
- A jelenleg működő online utastájékoztatói és utastámogatási rendszer mind a helyi, mind a helyközi autóbusz-közlekedésben további fejlesztéseket igényel.
- Önálló utazástervező és az utasokat háttérinformációkkal támogató applikáció jelenleg nem áll rendelkezésre Kecskeméten. Az élő járatkövetési (GTFS-alapú) adatok a KEKO Kft. által az utasok számára javasolt Google Maps-en keresztül nem hozzáférhetők, csak a statikus menetrendi adatok. Az utasok jelenleg nem tudnak valós idejű adatok alapján utazást tervezni az erre kijánlott felületen, viszont a menetrend.kecskememet.hu oldalon élőben követhetők az autóbuszok (ha nem is térképes felületen).
- Régóta fennálló probléma a helyi és helyközi megállók eltérő fizikai helyen való megjelenítése a digitális térképes-alkalmazásokban olyan esetekben, amikor valójában nem két külön megállóról beszélünk, hanem ugyanarról. A KEKO Kft. a kecskeméti autóbusz-megállóhelyek helyét pontosan rögzítette, a MÁV Személyszállítási Zrt. (Volánbusz) megállóhelyeinek pontos digitális rögzítése azonban még nem történt meg az állami cég részéről.
- A közelmúltban a teljes helyi autóbuszhálózaton átszámolták a viszonylatokat, amely ügy átpolitizálódott, ugyanakkor az elmúlt egy évben a vonalszámozási rendszer a mindennapok részévé vált.

8.2. A FORGALMI MODELLEZÉS EREDMÉNYEI

A város autóbusz-hálózatot érintő fejlesztéseinek egy részét a koncepcióhoz készülő forgalmi modellben is vizsgáltuk. Ez a modellezési folyamat nem pótolja a részletes megvalósíthatósági terveket, arra viszont alkalmas, hogy rámutasson azokra a fejlesztési módokra, amelyeket érdemes részletesebben vizsgálni. A bemutatott vizsgálatok a reggeli átlagos csúcsóra közötti forgalmait mutatják be. A modellezés részleteit a 21. fejezetben lehet megismerni.

A forgalmi modellezés során a következő fejlesztéseket vizsgáltuk az autóbusz-hálózat kapcsán:

- A Kiskörút külső sávján körbemenő buszsáv,
- az Izsáki út befelé tartó külső sávjának buszsávvá alakítása,
- a Petőfi és a Batthyány utcák befelé tartó külső sávjának buszsávvá alakítása.

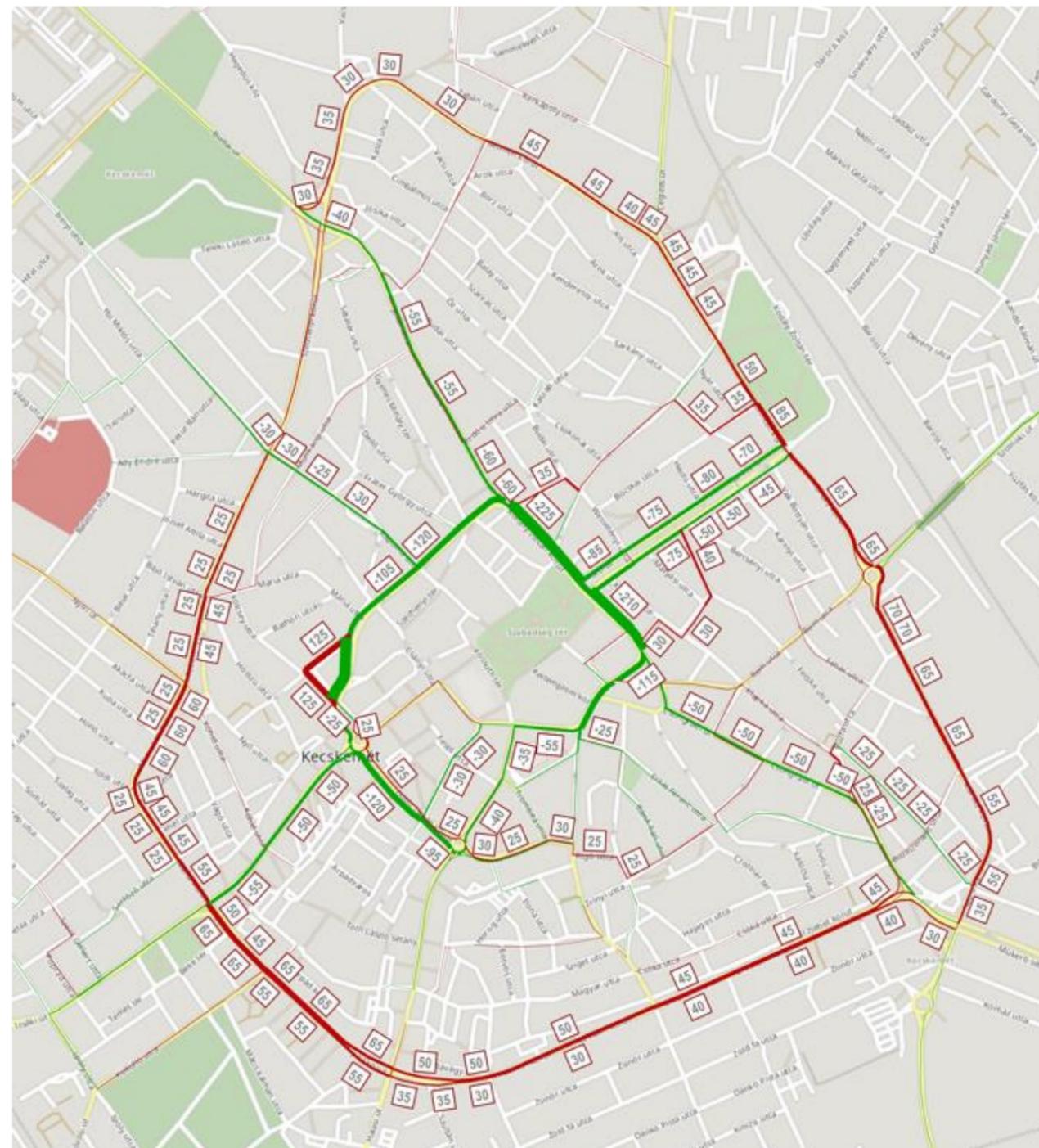
A kiskörúti buszsáv

A fejlesztés szerint a Kiskörúton a külső forgalmi sáv buszsávvá válik, a keresztirányú gyalogos- és kerékpáros forgalmak jelzőlámpás szabályozást kapnak (a jelzőlámparendszer a buszok haladását segíti, teherforgalom csak célforgalomban jelenik meg). A fejlesztést a 2030-as forgalmak mellett teszteltük.

- A Kiskörútról kiszoruló 100-120 jármű/óra forgalom látható része főleg a Nagykörúton jelenik meg (max. 85 jármű/óra az északkeleti szektorban). Az óramutató járásával ellentétes irányban mindenhol látható a forgalmi átrendeződés, az óramutató járásával megegyező irányban viszont csak a nyugati és a déli szakaszon, itt is hasonló léptékben.
- A kiskörúti buszsáv létrehozása csökkenti a forgalmat a Nagykörút és a Kiskörút közötti utcákon.
- A beavatkozás hatására egyes helyeken – ritkán – megjelenő elterelődések hatására létrejövő forgalomnövekedés menekülőutak kialakulását jelzi, mely a Kiskörút csökkent kapacitásának hatása. Ezekre a szabályozás bevezetése során figyelemmel kell lenni, adott esetben forgalomtechnikai intézkedésekkel meggátolni kialakulásukat. Ilyen pl. a Kiskörút nyugati szegletében, jelenleg kisméretű parkoló utcán kialakuló mellékág.
- A délutáni különbségábrán hasonló folyamatok látszanak.
- A háttérvizsgálatok alapján a Hornyik János körút és a Nagykörút párhuzamos szakasza hasonló jellegű forgalmakat szállít, főleg a Ceglédi, a Szolnoki és az Izsáki utak között mintegy 900 jármű/óra forgalommal. A buszsáv megvalósítása esetén a Kiskörút forgalma 800 jármű/órára csökken, a csökkenés egyenletesen oszlik meg a kiszolgált sugárutak között.
- A Horváth Döme körút szakaszvizsgálata alapján a Horváth Döme körút főleg a Budai út-Kápolna utca és a Szeleifalu felől szállít forgalmat a Kiskunfélegyházi út felé, mintegy 160 jármű/óra értékben, a buszsáv esetén a forgalom mértéke és irányultsága nem változik

A fentiek alapján a kiskörúti buszsáv forgalom-átterelő hatása meglepően alacsony, az átterelő forgalmak lényegében érzékelhetetlenek lesznek. A helyi buszok akadálytalan haladása a Belvárosban és ezzel a Belváros autóbuszos elérhetőségének lényegi javítása minimális költségekkel járhat, így további, részletesebb vizsgálata erőteljesen javasolható.

35. ábra: Kiskörúti buszsáv – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



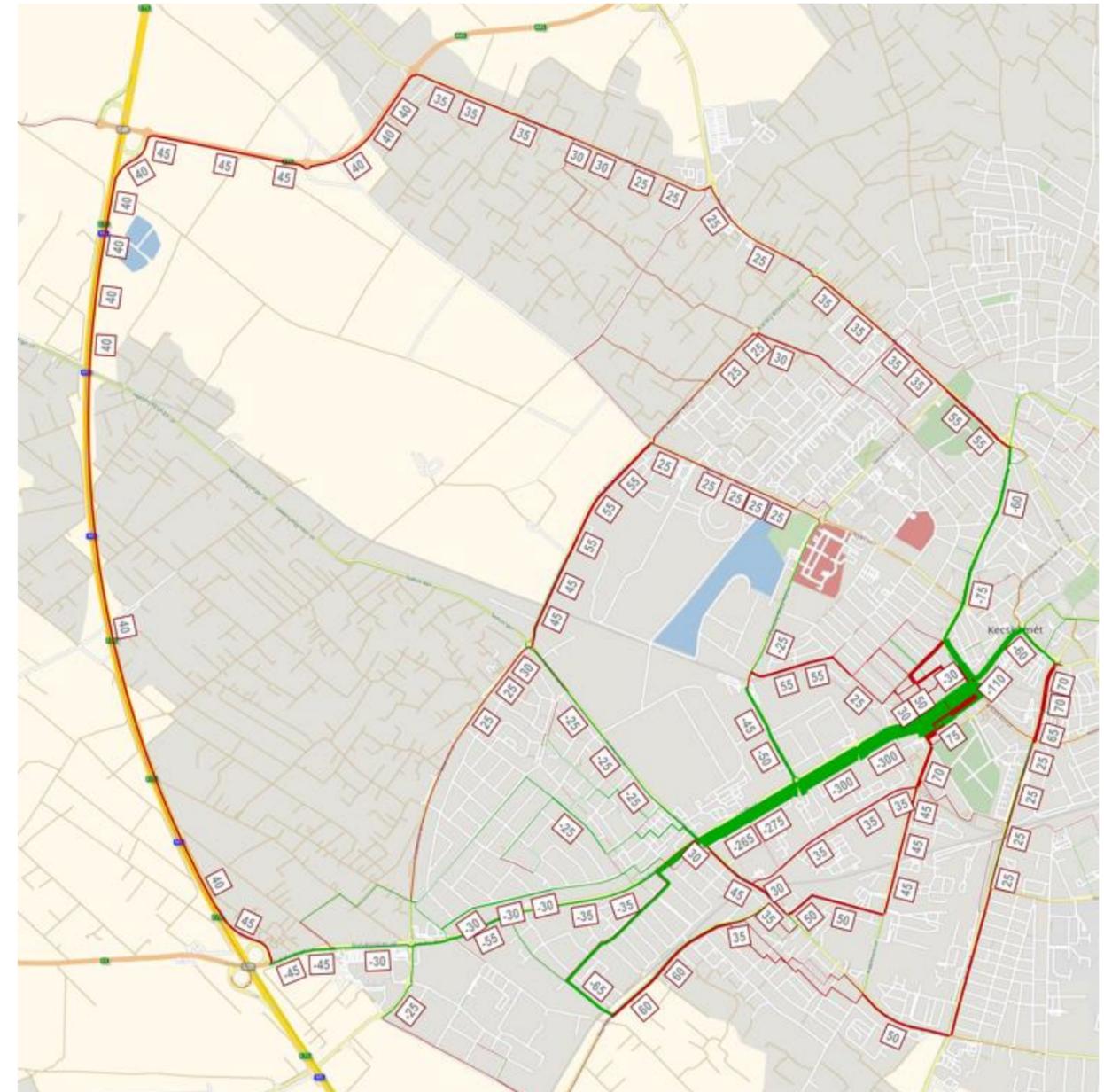
Izsáki úti buszsáv

A fejlesztés során az Izsáki út 2x2 sávós szakaszán buszsáv épül ki befelé irányban

- Az Izsáki úti buszsáv hatására a forgalom egy kisebb része átterelődik a részben párhuzamos útszakaszokra (Tatár sor, Korhánkői út, Kiskőrösi út),
- Kisebb forgalommnövekedés jön létre a Halasi út-Szent László körút vonalon és különösen a Nagykörúthoz közeli kis utcákon, ami az Izsáki út nagykörúti torkolatát kereső forgalom mértékét és jellegét mutatja,
- Kismértékű forgalomcsökkenés figyelhető meg Petőfiváros, a Nagykörút és a Kiskörút egyes szakaszain is,
- A forgalomcsökkenés az Izsáki úton közel 500 jármű/óra értékű a legterheltebb Nagykörúti csomópont közelében,
- Délután a reggeli csúcshoz hasonló folyamatokat látunk.

A modellezési eredmények alapján az Izsáki útról elterelő forgalmak többsége a szomszédos párhuzamos utcákon és különösen a nagykörúti csomópont közeli kis lakóutcáiban jelenne meg. Ezek a forgalmak nem kezelhetők, így további vizsgálatra ezt a projektet nem javasoljuk.

36. ábra: Izsáki úti buszsáv – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



8.3. KECSKEMÉT AUTÓBUSZ-HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskeméten a helyi autóbussz-közlekedés használata mindenki számára természetes és mindennapos. A helyi autóbussz-közlekedés a város közlekedésfejlesztésének központi, távlatosan is támogatott és kiemelt területe.

Konceptcionális cél

A helyi autóbussz-közlekedés részaránya érje el a 15%-ot, a helyközi autóbussz-közlekedés részaránya pedig ne romoljon a személygépjárművel történő közlekedéssel szemben.



A helyi és helyközi autóbussz-közlekedés fejlesztési javaslatai

- A KEKO Kft. jogzrda szemléletét meg kell őrizni, az ott kidolgozott és készülő terveket meg kell valósítani, a működés feltételeit megfelelő szinten biztosítani szükséges.
- A jelenlegi gyakorlatnak megfelelően, a helyi autóbussz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, a helyi és helyközi autóbussz-közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése.
- A meglévő autóbussz-állomáy folyamatos megújítása, környezet- és klímabarát autóbusszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása.
- A Belváros, a Kiskörút és a közúti főhálózat forgalmi átalakítási igényeit elsősorban a helyi és helyközi autóbussz-közlekedés (és a kerékpáros hálózat) igényei alapján kell megvalósítani, a fenntartható városi mobilitás kialakításához fűződő városi érdekek megfelelően.
- Az IMCs megvalósításához szükséges fejlesztéseket meg kell valósítani, így a Széchenyi téri helyi autóbussz-végállomás megszűnésével a kiskörúti buszmegállókat legalább két csuklós busz egyidejű fogadására alkalmassá kell tenni és a Széchenyi térenél is szükséges egy új, ma nem létező megálló kiépítése.

- A Kiskörúton részleteiben meg kell vizsgálni és pozitív eredmények esetében mihamarabb meg kell valósítani egy buszsáv kialakítását. Ennek a fejlesztésnek elválaszthatatlan része az esetlegesen a kisebb utcákra terelődő forgalom helyes kezelése.
- A helyi autóbussz-közlekedés számára szükséges településrendezési követelményeket biztosítani kell: az autóbussz-megállók helyei, a jelenleg és távlatban az autóbusszok által járt útvonalak védelme, a decentrumok, módváltási zónák és kapcsolódó létesítményeik alapvető területbiztosítása.
- A megállókhöz kapcsolódóan hiányzó gyalogoslétesítmények, gyalogoskapcsolatok (járda, gyalogátkelők) és a megállóhelyi infrastruktúra (esőbeálló, pad, utastájékoztató-rendszer, stb.) kiépítését folytatni kell, lehetőleg a teljeskörűségre törekedve.
- Szakmai konszenzus mutatkozik abban, hogy Kecskeméten akkor lehet a helyi autóbussz-közlekedés részarányát érdemben növelni, ha a helyi autóbusszok előnyben részesítése városi szintű céllá válik és a járatok felgyorsíthatók. Kisebb, de létező potenciál van a peremidős és hétfégi járatok sűrítésében. Ennek megfelelően meg kell vizsgálni és ki kell dolgozni a Kecskeméten működőképes előnyben részesítési megoldásokat.
- Az előző ponthoz tartozik, hogy a város főútjainak jelzőlámpái jelenleg nem az autóbussz-közlekedést támogatják. A buszok által használt hosszabb, több jelzőlámpát is érintő útszakaszokon (Kiskörút, Nagykörút, Izsáki út) javasolt a jelzőlámpák autóbusszok igényei szerint való átprogramozása.
- Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatásgazdag területei között a peremidős, a hétfégi és az éjszakai helyi autóbussz-közlekedés fejlesztésének lehetőségei vizsgálandók.
- A végleges szabályozás ismeretében szükséges majd kezelni a helyi autóbussz-járatokon a kerékpár- és rollerszállítás kérdéseit.
- Fel kell tárnai és ki kell aknázni a város és az állam által nyújtott szolgáltatások, illetve a helyi autóbussz-közlekedés közötti lehetséges szinergiákat (pl. vasúti átszállások, parkolás, megosztott mobilitás, ezen utóbbi szolgáltatások fejlesztése a Kecskemét Kártya kedvezményprogramjának keretében történhetne).
- Fel kell készülni a felújításra tervezett vasútvonalak esetében a KEKO Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek kielégítésére (pl. kapcsolódó útfejlesztések, autóbussz megállóhelyek kiépítése).
- A helyi autóbussz-közlekedés utastájékoztatósi, utas/utazástámogatási rendszerének továbbfejlesztése, mind az utazások valós idejű adatokon alapuló jobb tervezhetősége (utazástervező applikáció), mind pedig a megállóhelyi utastájékoztató korszorúsítése érdekében (dinamikus menetrendi adatok kijelzése a meglévők mellett további forgalmasabb helyszíneken), egyben az utastájékoztatóssal és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenység továbbfejlesztése.
- Folytatni kell az igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérleteket. A ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre a DRT (Demand Responsive Transport) modell kidolgozásának folytatása javasolt.
- Érdemes megfontolni a helyi autóbussz-hálózat forgalmi modelljének létrehozását, az ehhez szükséges mérések megvalósítását.

9. BALESETI HELYZET

A XX. századi közlekedésfejlesztés a baleseti áldozatokat szükségszerűnek, bizonyos mértékig elfogadhatónak tekintette egy nagyobb jó, a kényelmesen autózható városok érdekében. **Az elmúlt évtizedekben ez a szemlélet változni kezdett, és egyre inkább cél lett a közlekedési balesetek áldozatainak számának vagy legalább a sérülések súlyosságának csökkentése.** A mai közlekedési rendszerben az autózás fontossága és folyamatos (ki nem elégített) kapacitásfejlesztési igénye mellett a balesetek számában és súlyosságában jelentős csökkenés nem várható. Ehhez alapvető világnézeti fordulat kell, ahol a város élhetőségének egyik legfontosabb szempontja a biztonság, az emberek élete és egészsége.

Két továbblépési irány van, az egyikben a város elfogadja, hogy a fenti áldozatokkal jár a közlekedés, a másikban pedig érdemben csökkenteni kívánja az áldozatok számát és a sérülések súlyosságát. Ez utóbbi esetben olyan szolgáltatásnak kell tekinteni a közlekedés biztonságát, amelyet a közterület tulajdonosa-kezelője nyújt az úthasználóknak, azaz szemléletet vált. Ehhez szükség van szemléletváltásra a közlekedésbiztonság területén, a közterületek önmagát magyarázó kialakítására, az ezt segítő szabályrendszerre és végül a szabályrendszer betartását segítő, ösztönző szankciókra. Ezek közül Magyarországon a szemléletváltásról folyik szakmai, társadalmi, politikai vita. A többi pont tekintetében még a régi megközelítést alkalmazzák, ez pedig visszaköszön a baleseti statisztikákban is.

A javasolt szemléletváltás lényege annak felismerése, hogy **ha valami 5 év alatt 500-szor bekövetkezik, az nem „baleset”** (amely definíciója szerint váratlan, előre nem látott esemény). Emellett ma már az is egyértelmű, hogy a környezet is hat erre a viselkedésre. Ezt a környezetet azonban lehetséges úgy alakítani, hogy kevesebb incidenshez vezessen. A jelenleg uralkodó megközelítés a közlekedési balesetek okozóját az egyik, a másik vagy mindkét részes úthasználó magatartásában keresi. Ugyanakkor nem vizsgálja és nem azonosítja kockázatként az úthasználók magatartását befolyásoló, a közterület kialakításából, a forgalmi rendből (pl. sebességérzetet csökkentő kialakítások: túl széles forgalmi sáv, szalagkorlát; nem lakóutcának „kinéző” lakóutca; illogikus irányból szabályosan érkező kerékpározó stb.) származó hatásokat.

A jelenleg hatályos szabályozás (410/2007 (XII. 29.) Kormányrendelet I. melléklet) alapján a megengedett sebességet közel 15 km/h-val kell átlépni ahhoz, hogy a rendőrség megbüntesse a vezetőt, azaz 50 km/h sebességkorlátozású városi utakon a tényleges maximális sebesség 64 km/h (40 km/h-nál 54 km/h, lakó-pihenő övezetben 20 km/h helyett 34 km/h!), csak e felett a sebesség felett büntet a felelős szervezet. A közutakon az objektív veszélyforrást az egyes közlekedők mozgási energiája jelenti. **Egy 50 km/h-val haladó autó mozgási energiája ezerszerese a gyalogosénak,** a fizika törvényei alapján ütközésük esetén az előbbi sokkal nagyobb veszélyt jelent utóbbira, ezért is félrevezetők a „veszélyes” gyalogosokról, kerékpárosokról szóló kifejezések.

9.1. HELYZETLEÍRÁS

Korábbi tervek

Kecskeméten számos kisebb közlekedésbiztonsági célú fejlesztés történt, de általános, nagyvolumenű célzott fejlesztés eddig nem volt, a közlekedésbiztonság kérdésköre – jelentőségéhez képest – alulreprezentált a fejlesztési diskurzusokban.

- Gyalogátkelőhelyek tervezetése és létesítése (Mindszenti krt.-Halasi út csomópont, Kossuth utca-Darányi utca kereszteződés, Liszt Ferenc utca - Daróczi köz kereszteződés, Darázs és Harkály utca kereszteződés, Boróka utca-Darázs utca kereszteződése, Könyves Kálmán körút - Kiskőrösi út csomópont).
- Okos zebra kiépítések (Március 15. utca-Pajzs utca, Nyíri úton a szabadidőközpont bejáratánál, Mátyás király körút és a Daróczi köz csomópontjában).



Baleseti helyzet

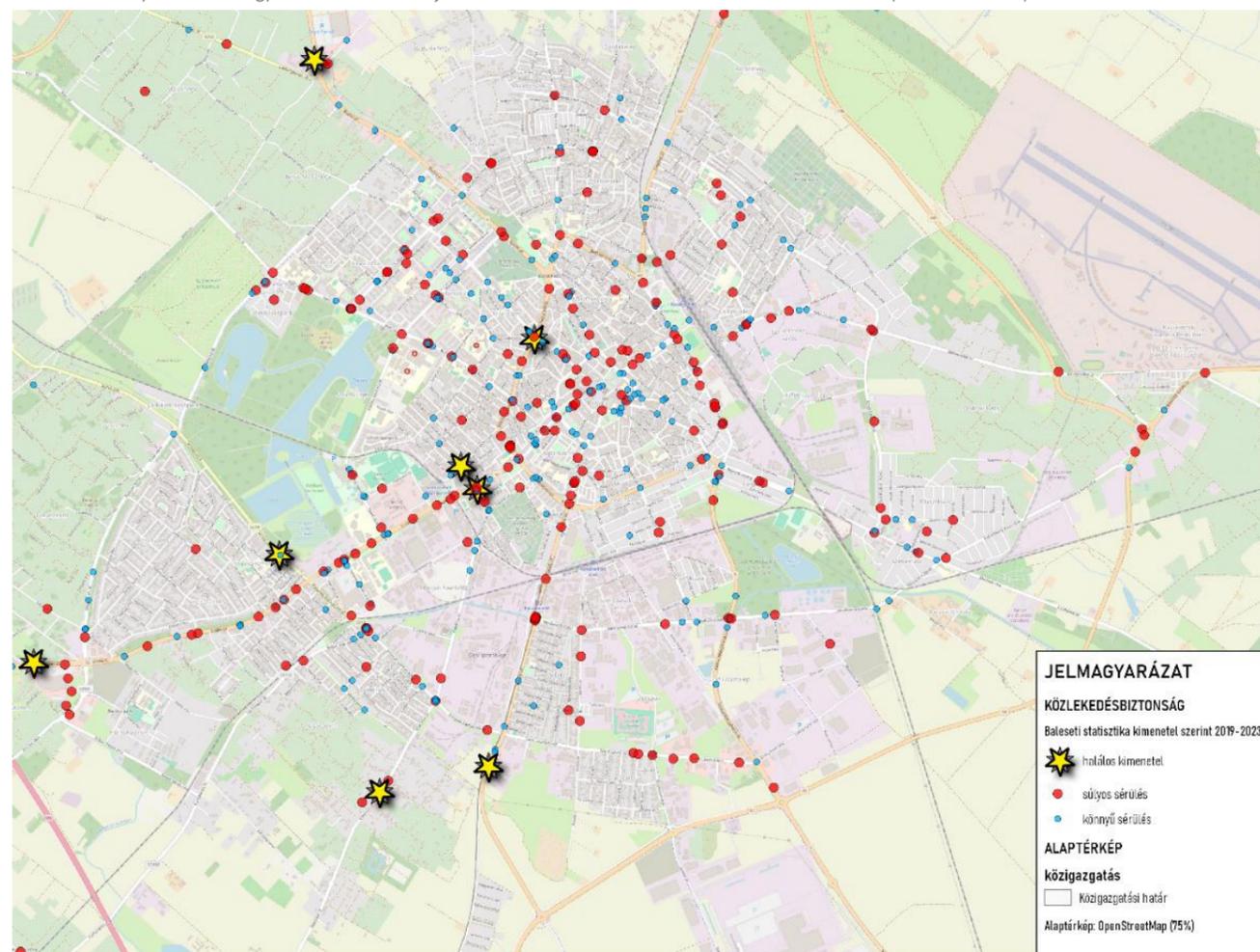
A fejezet megírásához a WEB-BAL baleseti adatbázist használtuk (adatforrás: KSH, Magyar Közút által javított adatbázis), az elemzésből kihagytuk a gyorsforgalmi utakat. A rendelkezésünkre álló öt teljes év adatsorát vizsgáltuk 2019-2023 között.

A hivatalos baleseti adatokról tudni kell, hogy a statisztikákba csak azok az incidensek kerülnek bele, ahol személyi sérülés (könnyű sérülés, súlyos sérülés, haláleset) történik és/vagy a rendőrséget kihívták. Sajnos nincs megbízható adat a csak anyagi káros koccanásokról és azokról az esetekről, ahova nem hívnak rendőrt (például magányosan eleső kerékpáros megsérül ugyan, de továbbmegy).

Nincsen adat a konfliktushelyzetekről sem. A konfliktusok során fizikai kontaktus nincs, de az eset részesei közel kerülnek az ütközéshez. Így stresszhelyzetbe kerülnek, megijedhetnek, biztonságérzetük romlik stb. A konfliktusok száma nagyságrendekkel nagyobb a statisztikába kerülő esetek számánál, helyszíneik, kialakulásuk jó előre jelzője a később bekövetkező baleseteknek.

A Kecskeméten 2019-2023 között történt baleseteket mutatja be a következő térkép.

38. ábra: Személyi sérüléssel vagy halálos kimenetellel járó közlekedési balesetek 2019-2023 között Kecskeméten (forrás: WEB-BAL)



A baleseti helyzetről az alábbiakat emeljük ki az áttekintés céljából:

- 526 személyi sérüléssel járó közlekedési incidens történt a vizsgált időszakban.
- Ezekben 10 ember meghalt, 246 ember súlyosan, 337 ember könnyen megsérült.
- A trend 2020-21-ig javult, majd 2023-ra romlott mind a könnyű, mind a súlyos sérülteknél.
- 262 esetben, azaz az esetek felében az incidens legalább egyik részese a legvédtelenebb úthasználók, a gyalogosok vagy a kerékpárral közlekedők közül került ki.
- Öt év alatt 59 esetben (a gyalogosokat érintő esetek 51%-ában) gyalogátkelőhelyen gázoltak el gyalogost.

A legfontosabb leszűrhető tanulságok:

- Az Izsáki út-52. sz. főút útvonalon több halálos baleset is előfordult, 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 súlyos sérüléssel járó 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 járó 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.

Kecskemét közlekedésbiztonsági helyzete más magyar városokkal való összevetésben

A hivatalos baleseti statisztikák alapján elvégeztünk egy összehasonlító elemzést Magyarország 16 legnépesebb városának baleseti adataira (Budapestet nem számítva) a 2019-2023 közti öt éves időszakra.

39. ábra: A közúti áldozatok száma Magyarország 16 legnépesebb városában 2019-2023 között

VÁROS	Népesség (KSH) 2022 fő	KÖZÚTI ÁLDOZATOK 2019-2023 (adatok forrása: WEB-BAL)								
		Személyi sérüléssel járó összes eset			100 000 lakosra vetítve					
		Esetszám db	Sérültek és meghaltak száma fő	Ebből meghaltak fő	Esetszám db	eltérés az átlagtól %	Sérültek és meghaltak száma fő	eltérés az átlagtól %	Ebből meghaltak fő	eltérés az átlagtól %
<i>lakott területen, autópálya és autótutak kivételével</i>										
Debrecen	199 858	1 259	1 557	20	630	1%	779	4%	10,0	14%
Szeged	158 797	1 079	1 248	14	679	9%	786	5%	8,8	0%
Miskolc	147 533	797	969	13	540	-13%	657	-12%	8,8	0%
Pécs	139 330	907	1 109	17	651	5%	796	6%	12,2	39%
Győr	127 599	940	1 160	8	737	19%	909	22%	6,3	-29%
Nyíregyháza	116 282	949	1 169	14	816	31%	1 005	34%	12,0	37%
Kecskemét	108 120	526	593	10	486	-22%	548	-27%	9,2	5%
Székesfehérvár	95 045	481	581	6	506	-18%	611	-18%	6,3	-28%
Szombathely	78 190	617	729	7	789	27%	932	25%	9,0	2%
Érd	71 253	201	269	6	282	-55%	378	-49%	8,4	-4%
Szolnok	66 601	460	534	4	691	11%	802	7%	6,0	-32%
Tatabánya	65 830	344	423	6	523	-16%	643	-14%	9,1	4%
Sopron	60 334	356	401	9	590	-5%	665	-11%	14,9	70%
Kaposvár	59 397	338	416	1	569	-8%	700	-6%	1,7	-81%
Veszprém	55 910	261	304	3	467	-25%	544	-27%	5,4	-39%
Békéscsaba	55 164	452	538	3	819	32%	975	30%	5,4	-38%
átlag	100 328	623	750	9	621		748		8,8	

A statisztikai adatok alapján a balesetek száma és az összes sérült (könnyen, súlyosan sérült és meghalt személyek összesen) tekintetében **Kecskemét az átlagnál kedvezőbb mutatókkal rendelkezik.** A közúti balesetben elhunyt személyek tekintetében az országos átlaghoz közeli, annál minimálisan rosszabb a helyzet Kecskeméten. Ha csak az alföldi városokat tekintjük, a város kedvezőbb helyzete még jobban látható, egyedül a halálos balesetek tekintetében rosszabb a helyzet több alföldi városhoz (például Szolnok, Békéscsaba, Szeged) képest.

Az országosan kedvező helyzet ezzel együtt európai összehasonlításban már nem annyira jó. 2010 és 2022 között az Európai Unió szinte minden országában jelentősen csökkent a halálos balesetek száma, de Magyarországon ez a csökkenés az átlagnál kisebb volt, és a legrosszabb harmadában maradtunk az uniós országok sorának. Magyarországon 58 halálos baleset jutott egymillió lakosra⁴ 2022-ben, a hasonló adottságú, egyébként még motorizáltabb Csehország, Lengyelország és Szlovákia is jobb mutatókkal rendelkezik és nagyobb javulást ért el, nem beszélve Ausztriáról vagy Szlovéniáról. A hazai és az európai adatok egyébként 2023-ra további csökkenést mutatnak.

⁴ Úton az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérése felé (https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-K04/SR-2024-04_HU.pdf)

Az elemzés második felében a legvédtelenebb úthasználókat külön vizsgáltuk.

40. ábra: A közúti áldozatok gyalogos- és kerékpáros érintettségének száma Magyarország 16 legnépesebb városában 2019-2023 között

VÁROS	Népesség (KSH) 2022 fő	KÖZÚTI ÁLDOZATOK, GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROZÓ ÉRINTETTSÉG, 2019-2023 (adatok forrása: WEB-BAL)					100 000 lakosra vetítve		
		Esetszám db	ebből gyalogos elütés db	ebből ZEBRÁN db	ZEBRÁN gázolás aránya %	kerékpár érintettségű esetek db	gyalogos	kerékpár	
							eset arány %	eset arány %	
Debrecen	199 858	1 259	241	135	56%	318	19%	25%	
Szeged	158 797	1 079	199	115	58%	373	18%	35%	
Miskolc	147 533	797	236	136	58%	89	30%	11%	
Pécs	139 330	907	227	108	48%	138	25%	15%	
Győr	127 599	940	203	116	57%	237	22%	25%	
Nyíregyháza	116 282	949	156	93	60%	266	16%	28%	
Kecskemét	108 120	526	116	59	51%	151	22%	29%	
Székesfehérvár	95 045	481	119	66	55%	114	25%	24%	
Szombathely	78 190	617	101	62	61%	206	16%	33%	
Érd	71 253	201	40	19	48%	16	20%	8%	
Szolnok	66 601	460	91	46	51%	136	20%	30%	
Tatabánya	65 830	344	101	53	52%	59	29%	17%	
Sopron	60 334	356	110	58	53%	81	31%	23%	
Kaposvár	59 397	338	80	47	59%	81	24%	24%	
Veszprém	55 910	261	72	35	49%	41	28%	16%	
Békéscsaba	55 164	452	22	9	41%	235	5%	52%	
összesen	1 605 243	9 967	2 114	1 157	55%	2 541	21%	25%	
							132	72	158

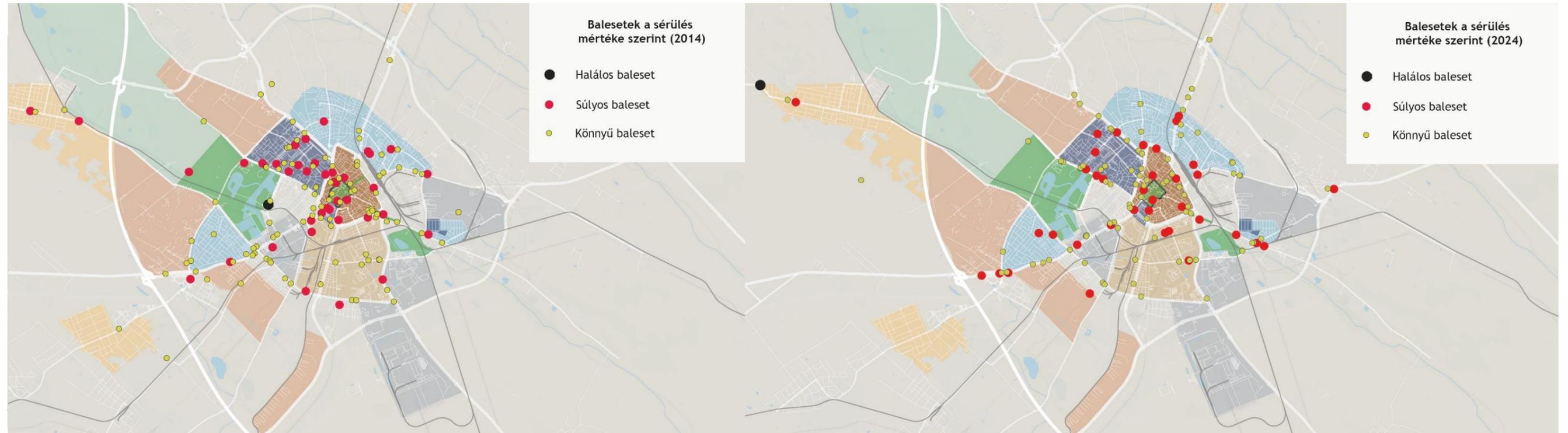
A „gyalogos elütés”, a „gyalogos elütések kijelölt gyalogos-átkelőhelyen” és a kerékpárosokat érintő esetek szempontjából Kecskemét az átlagnál kedvezőbb számokkal rendelkezik. A kerékpáros esetek aránya ugyanakkor az alföldi városokban magasabb, mint máshol (feltehetően a magasabb kerékpáros részarány miatt is), de az alföldi városokon belül éppen Kecskemét kicsivel jobb eredményt mutat.

A fő probléma valójában az, hogy ezek a számok minden hazai városban túl magasak, Kecskemét ezen belül van relatív jó helyzetben.

Baleseti trendek Kecskeméten

Készítettünk egy elemzést Kecskemét baleseti helyzetéről, ahol a város 2014-es és 2024-es baleseti adatait vetettük össze, annak érdekében, hogy az elmúlt évtized folyamatait bemutathassuk.

41. ábra: A kecskeméti baleseti adatok 2014-ben és 2024-ben



2014-ben:

- Összesen 174 közlekedési baleset történt
- 1 halálos, 44 súlyos és 129 könnyű sérült
- 23 gyalogos és 47 kerékpáros érintett

2024-ben:

- Összesen 155 közlekedési baleset történt
- 1 halálos, 38 súlyos és 116 könnyű sérült
- 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.

Összevetés a balesetek kimenetele szerint:

- A rögzített esetek száma 143-ról 127-re csökkent (11%-os csökkenés),
- A könnyen sérültek száma 129-ről 116-ra csökkent (10%-os csökkenés),
- A könnyű sérülések aránya az összes sérülésen belül változatlan (75%),
- A súlyos sérültek száma 44-ről 38-ra csökkent (14%-os csökkenés),
- A súlyos sérülések aránya az összes sérülésen belül változatlan (25%),
- A halálos áldozatok száma nem változott, 1-1 fő.

Tehát 11%-os csökkenés történt 10 év alatt, a kimenetek átrendeződése nélkül, ami egyben az 1 halálos baleset relatív arányának növekedését is jelenti.

Összevetés a balesetek száma szerint:

- Minimális, 1,5%-os csökkenés mellett a személyi sérüléssel járó balesetek elsősorban többségében legalább az egyik résztvevő gépjárművezető volt.
- A kerékpár érintettségű esetek száma 48-ról 31-re (35%-os csökkenés), az összes eseten belüli arány pedig 10 százalékponttal csökkent.
- A gyalogos érintettségű esetek száma 22-ről 10-re (55%-os csökkenés), az összes eseten belüli arány pedig 7 százalékponttal csökkent.
- A zebrán való, személyi sérüléssel járó gyalogos elütések száma 5-ről 9-re nőtt (80%-os növekedés).

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

Összevetés a résztvevők szerint:

- Az összes résztvevő között a gépjárművezetők abszolút száma szinte változatlan (212 -> 208), arányuk azonban a csökkenő esetszám miatt 75%-ról 84%-ra nőtt.
- Az összes résztvevő között a kerékpárosok aránya 17%-ról 12%-ra csökkent.
- Az összes résztvevő között a gyalogosok aránya 8%-ról 4%-ra csökkent.

A balesetek számának és kimenetelének változásában számos tényező játszhat szerepet:

- Több elkerülő útszakasz is épült vagy bővült, a város belső részeiből az átmenőforgalom és a teherforgalom is kiszorult. A város átalakulásából következően a forgalom azonban nem csökkent, az átmenő forgalom helyét kitöltötte a bejárók és az egyre inkább prosperáló város polgárainak forgalma.
- A közúti forgalom a vizsgált két időpont között (2014-2024) dinamikusan növekedett, ugyanakkor az időszakon belül jelentős ingadozásokat láthatunk például a COVID-19 járvány után, 2019 és 2020 viszonylatában meghatározó csökkenést tapasztalhattunk, majd 2021 és 2022-ben erőteljes növekedést figyelhettünk meg, melyet 2023-tól ismételt csökkenés (különösen a tehergépjármű forgalom tekintetében) váltott fel.
- A növekedő forgalom ellenére, a csökkenő városi átlagsebességnek köszönhetően mérséklődött 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.

Érték- és probléma térkép

A baleseti helyzetben Kecskemét számára kedvező tények:

- Országos összehasonlításban Kecskemét közlekedésbiztonsága kedvezőbb a hasonló adottságú városoknál.
- A balesetek száma a városban 11%-kal csökkent, a kerékpáros és gyalogos érintettségű balesetek aránya pedig ennél is jelentősebben csökkent.
- A Belváros gyalogos-kerékpáros zónája közlekedésbiztonsági szempontból is jól működik.
- Az elkerülő hálózat kiépítésével, a teherforgalom és az átmenőforgalom egyes szegmenseinek városból való kiterelésével bizonyos fajta, jellemzően nagy súlyosságú balesetek száma csökkent.

A baleseti helyzetben Kecskemét számára kedvezőtlen tények:

- A város relatív kedvező baleseti mutatói nem csak a városi erőfeszítések eredményei, hanem részben az országos folyamatok, trendek következményei is.
- Európai összehasonlításban a baleseti számok már kevésbé kedvezőek.
- 2024-ben is volt 1 halálos baleset a városban.
- A gyalogos elütések a gyalogátkelőhelyekre koncentrálódnak.
- A kerékpáros balesetek száma országos összehasonlításban is jelentős.
- A városban nem kap kellő hangsúlyt a közlekedéssel kapcsolatos baleseti helyzet.
- Kecskemét autós város, ebben fordulat nem látszik, ebből következően a közúti balesetek hosszú távon is jelen lesznek.
- Az autós városi létből következően, jelenleg a gyalogosok és a kerékpárosok szempontjai másodlagosak, ami a kialakításban, a fejlesztésekben és a ráfordításokban is látszódik.
- A kecskeméti közlekedési hálózatok (közúti, gyalogos, kerékpáros) egésze nem mindenben felel meg a közlekedésbiztonság követelményeinek, a hálózat kialakítása sok esetben biztonsági kockázatokat rejt.
- A mai szabályozás és ellenőrzés mellett a kellenél magasabb közúti sebességek alakulnak ki a város útjain.

9.2. KECSKEMÉT KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskemét biztonságos város, gyalogosan, rollerrel vagy kerékpárral egyaránt, az itt élők egészsége és biztonsága a város közlekedésfejlesztésének sarokköve.

Koncepcionális cél

A város útjain ne haljon meg senki, a Nagykörúton belül pedig ne legyenek súlyos balesetek

A közlekedésbiztonság koncepcionális fejlesztési javaslati:

- A baleseti helyzet kerüljön be a hétköznapi és a döntéshozói közbeszédbe, ennek érdekében készüljenek rendszeresen közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek kerüljenek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon bemutatásra, a város lakói, szakemberei és vezetői beszéljenek ezekről.
- A városnak legyen közlekedésbiztonsági koncepciója és állandó finanszírozása a beavatkozásokra.
- A Nagykörúton belüli terület biztonsága érdekében a forgalmat lassítani és csökkenteni kell, az átmenő forgalmat pedig ki kell szorítani. Emellett a belvárosi területen minden fejlesztést gyalogos- és kerékpáros biztonsági fókusszal kell tervezni és megvalósítani.
- A város egész területén a sebességhatárok betartását és betartatását komolyan kell venni, a szabályszegők számára érdemi retorziók szükségesek.
- A gyalogos-átkelőhelyeken történő gyalogos elütések számának minimalizálása érdekében a veszélyes helyeket és a csomópontokat felül kell vizsgálni, a gyalogosok jogos érdekeit érvényesíteni kell, egyben a közúti forgalom számára láthatóbbá, a kritikus/veszélyes területeken pedig lassabban megközelíthetővé kell tenni az átkelőket.
- Stratégiai célként kell megfogalmazni, hogy a város ugyanazon pontján súlyos sérüléssel vagy halálos kimenetelű baleset ne ismétlődhessen meg. Az ehhez szükséges vizsgálatok és beavatkozások váljanak a város működésének természetes részévé. Ennek keretében a halálos kimenetelű baleseteknél a város visszamenőleg végeztesse mélyelemzést szakértők bevonásával, az adatok alapján beazonosított baleseti gócpontok esetében készítsen közlekedési biztonsági auditot és annak javaslatait hajtsa végre.
- Az önkormányzat, a partnereivel és a helyi lakossággal összefogva a Magyar Közút kezelésében lévő kecskeméti úthálózati elemek kapcsán folytasson (pro)aktív lobbitevékenységet a közlekedés biztonságának növeléséért.
- Az autóbussz-megállóhelyek és környezetük, valamint a városi közintézmények (különösen a bölcsődék, óvodák és iskolák) esetében, az oda vezető gyalogátkelőhelyek megfelelő megvilágítása, valamint az okos zebrák (útburkolatba beépített világítás, mozgásérzékelők, a gyalogosátkelőre figyelmeztető világító táblák) telepítése jelentősen csökkentheti a balesetveszélyt, javasolt ezek felülvizsgálata, fejlesztése.

10.A BELVÁROS

10.1. HELYZETLEÍRÁS

Kecskemét tágabban értelmezett belvárosa, a Nagykörúton belüli terület sűrűn lakott, szolgáltatásgazdag, élő belváros, mintegy 14-15 000 munkahellyel. Jelen fejezetben a Belvárost a Nagykörút által határolt területként értelmezzük. A Kiskörúton belüli városmag, valamint annak tágabb környezete komoly értéket képvisel az épített örökség, a közterületi rekreációs és turisztikai programhelyszínek, a kiterjedt zöldfelületek, a kiskereskedelmi és szolgáltatási funkciók terén, amit meg kell őrizni, sőt bővíteni kellene.

Számos városfejlesztési és közlekedési terv készült az elmúlt évtizedekben (a Kiskörútra, a Nagykörútra, a Széchenyi téri autóbusz-állomásra, a felszíni parkolás csökkentésére, a Főtér területének kiterjesztésére, a zéró emissziós zóna kialakítására, a Belváros közterületi és zöldfelületi rendezésére, a lágy közlekedési módok előnyben részesítésére, a Belváros turisztikai és rekreációs szerepének és térhasználatának növelésére), ezek megvalósításában történtek előrelépések, ugyanakkor régi fejlesztési szándékok várnak megvalósításra jelenleg is, amelyekhez a részletes műszaki tervek elkészítése és a szükséges források bevonása a következő időszak feladata azzal, hogy a tervezési folyamatokba be kell vonni az érintett lakosságot is.

Az online kérdőívre adott válaszok alapján a belvárosi gyalogoszóna kiterjesztése népszerű fejlesztés.

Kecskemét Nagykörúton belüli területének közlekedési sajátosságai, adottságai

- Autóbuszal, gyalog és kerékpárral is jól megközelíthető a Belváros, ami utóbbi közlekedési módok, illetve a lágy közlekedési módok továbbfejlesztése szempontjából jelentős potenciállal rendelkezik.
- A belvárosi gyalogoszóna Magyarországon egyedülálló.
- A Széchenyi téri autóbuszállomás központi elhelyezkedése kiemelkedő adottság.
- Autós szempontból a Kiskörút a kiépítése óta fontos városi útvonal, amely nem csak a célforgalom igényeit elégíti ki, hanem kapacitív jellegéből adódóan a városrészek közötti összekötésben is kiemelt szerepet játszik.
- Kecskemét történelmi fejlődéséből adódóan a Belváros funkció- és szolgáltatásgazdag, amely jól megközelíthető bármilyen közlekedési móddal.
- Érdemes külön kiemelni, hogy a Belváros könnyű megközelíthetősége a lakosság számára magától értetődő, s természetesnek tartjuk annak autós használatát, holott sem a közterületi keresztmetszetei, sem a parkolási lehetőségei nem a jelenlegi motorizációs viszonyokra lett méretezve. A város épített öröksége, a turisztikai, rekreációs, vendéglátói, kulturális és rendezvényekkel szemben támasztott térigényei, zöldfelületi szükségletei komoly ellentmondásban állnak a jelenlegi szintű autóhasználat térigényével.

A Belváros közlekedési gondjai sok szempontból nyilvánvalóbbak és szélesebb körben tárgyaltak

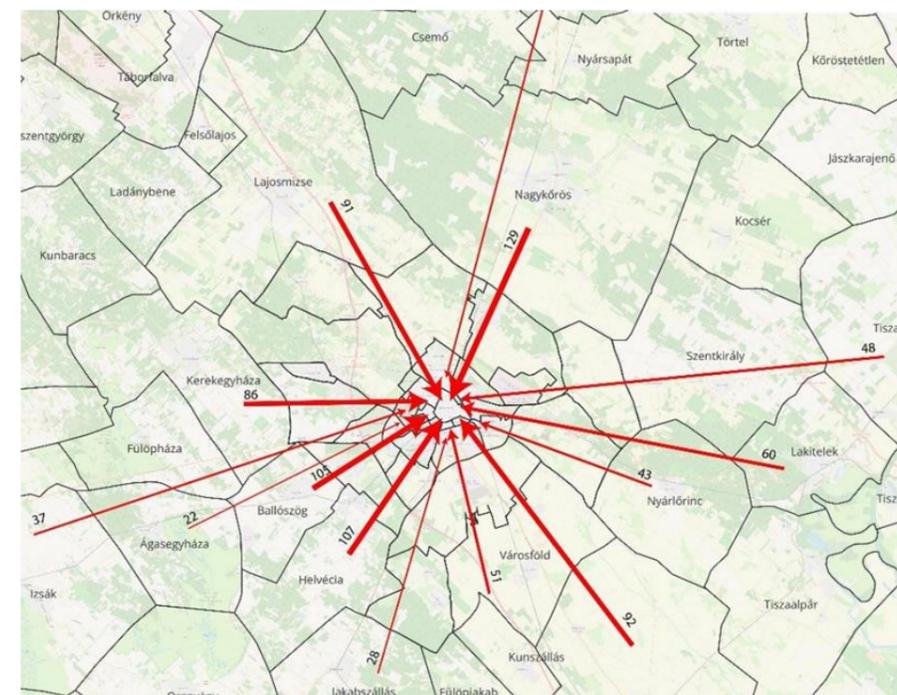
- Nem szerencsés folyamat, hogy a belvárosi terület ma is tovább épül, besűrűsödik, ahogyan a kisvárosi jellegű utcák üzleti alapon (nagyvárosi) társasházias területté alakulnak. Ez az örökölt, szűkös belvárosi utcahálózaton – különösen a többlet parkolási igények miatt – további problémákat okoz.
- A Belvárosban (ezen belül is a kiskörút övezetében) lebonyolódó közúti forgalom túl nagy és jelentős részének nem itt lenne a helye (ezt a KTI 2005-ben részletesen vizsgálta, a megállapítások jelentős része azóta sem veszített aktualitásából).

- A hétköznapi működést tekintve a Kiskörút közúti szempontból torlódó, túlhasznált, egyre problémásabb és gondokkal küszködő (pl. zaj, levegőszennyezés, rezgés, közlekedésbiztonság, műszaki állapot) hálózati elem.
- A Kiskörút ma városi szintű, sőt, gyakran elővárosi jellegű/nagyságú közúti forgalmat bonyolít le, pusztán azért, mert itt vezet a legrövidebb út egyes városrészek, illetve az országos közúthálózati elemek között.
- A Kiskörút jelenlegi forgalmi terheltsége mellett környezetszennyező, zavaró hatású és az egyre terjedő lágy közlekedési formákra (pl. gyaloglás, kerékpározás, rollerezés) nézve balesetveszélyes.
- A Belvárosban tömegesen közlekedő helyi autóbuszok a csúcsidőszakokban kényszerűen forgalmi torlódásokban állnak, erősen rontva a helyi autóbusz-közlekedés hatékonyságát és versenyképességét.
- A Kiskörút a mainál nagyobb közúti forgalmi terhelést a csúcsidőszakokban nem bír el.
- A felszíni parkolás nem bővíthető tovább.
- A közlekedési problémák szakmai szinten (komplexitás, szervezés, forrásigény, tényleges probléma megoldás) látványosabbak, mint társadalmi vagy politikai szinten, emiatt napjainkban még nem érezhető társadalmi nyomás a nagyobb változtatásra. Részben ez is a magyarázata annak, hogy a javasolt és tervezett közlekedésfejlesztési elképzelések nem valósultak meg. Ezek túl radikális, túl költséges beavatkozásoknak tűnnek, túl nagy közúti, szerkezeti és/vagy szabályozási változásokat eredményeznének, melynek társadalmi hatásai nehezen prognosztizálhatók.
- Az előző pontnak fontos kiegészítése, hogy a jelen munkában elvégzett online kikérdezés alapján a kecskeméti többség a Belváros közlekedése kevésbé érdekli, sokan nem használják, nem járnak oda, csak akkor, ha nagyon szükséges.

A Telekom mobilcella adatszolgáltatás eredményei

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.

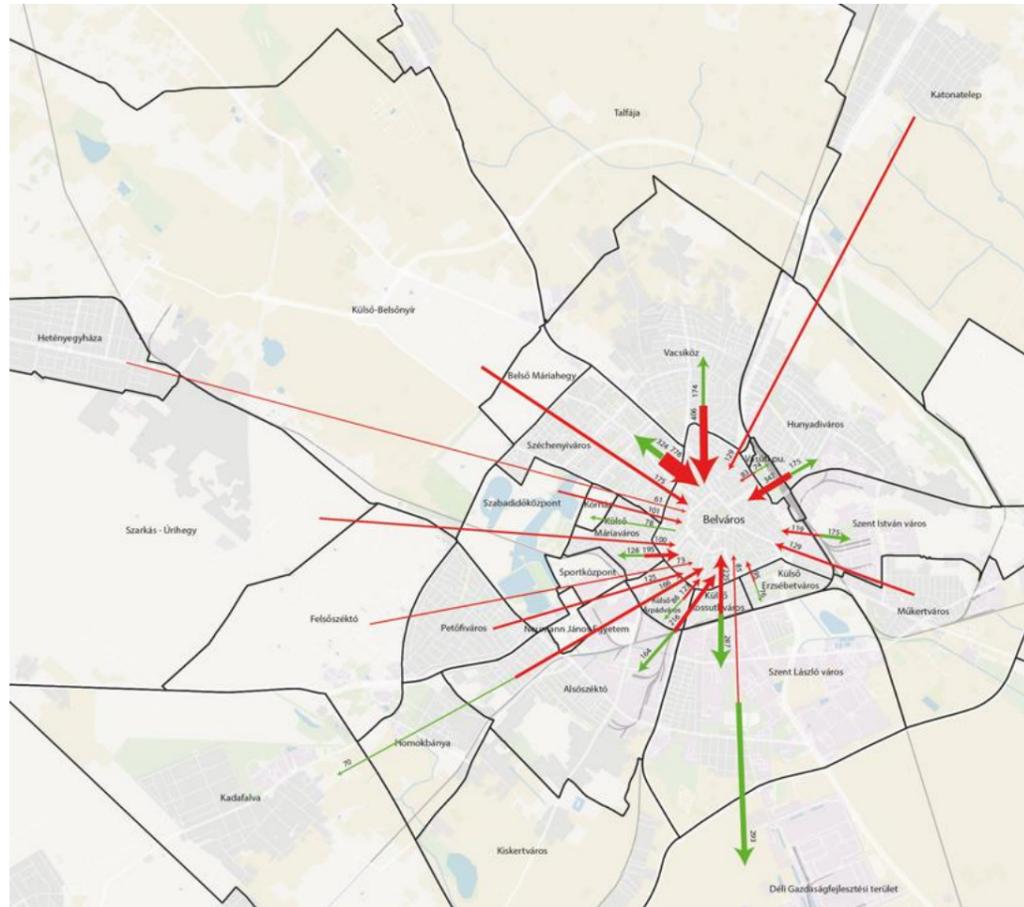
42. ábra: A Kecskemét belvárosába a környékről érkező utazások száma a reggeli csúcsidőszakban



A korábban bemutatott, Kecskemét területére érkező utazásszámokhoz képest jóval kisebb értékeket látunk (például Nagykorós 600-as utazásszáma Kecskemét egészére a Belvárost tekintve ötödére csökkent), azaz a környékről érkezők meghatározó része nem a Belvárost célozza (ez nem jelenti azt, hogy nem használja a Kiskörutot vagy nem halad át a Belvároson, csak azt, hogy utazásának célja/végállomása nem ott van).

A következő ábrán szintén a Telekom adatai alapján, Kecskemét közigazgatási területéről a Belvárosba tartók (pirossal)

43. ábra: A Kecskemét belvárosába Kecskemétről érkező utazások száma a reggeli csúcsidőszakban a reggeli csúcsórában



és a Belvárosból Kecskemét más részeibe közlekedők utazásainak számát mutatjuk be a reggeli csúcsórában. Megállapítható, hogy az egyes városrészekből a környékről érkezők számához képest többszörös utazási számok jelennek meg, pl. Széchenyiváros területéről (közel 800 utazás), Vacsiközből 400, míg a Hunyadivárosból 350 utazás történik a reggeli csúcsórában.

Részletesebb vizsgálatok lennének szükségesek annak megállapítására, hogy vajon a belvárosi parkolási igényekben a vonzaskörzetből ingázók, illetve a Kecskemétről érkezők milyen arányban vesznek részt. A kedvezőbb városi autóhasználati szokások figyelembevételével is legalább kétszeresére becsülhető a Belvárosban parkolási igénnyel megjelenő, egyébként Kecskemétről induló utazások aránya, mint a környékről érkezők esetében.

10.2. BELVÁROSI PARKOLÁS

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.

Az online kérdőív alapján a kecskemétiak szerint a Belvárosban nehéz parkolóhelyet találni és zavaró a szabálytalan parkolás. A parkolóházak építését inkább nem támogatják az itt élők, a díjrendszer igazságosabbá tétele népszerű. Érdekes módon a díjrendszer térbeli kiterjesztése és az engedélyek korlátozása a válaszadók körében – egészében – semleges (se nem elutasító, se nem támogató) megítélésű.

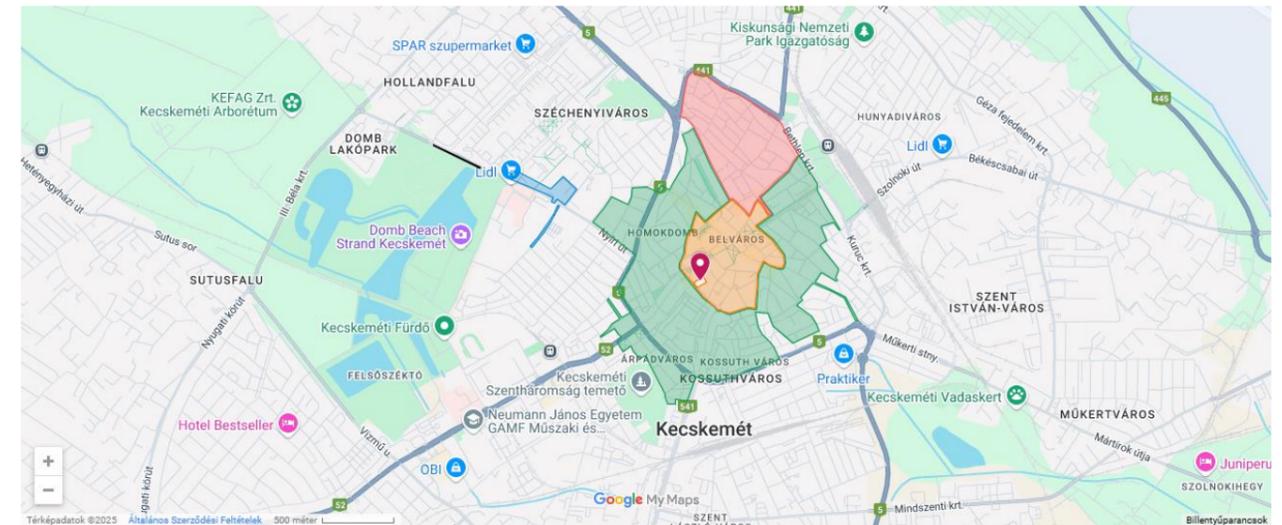
Kecskemét dinamikusan fejlődő város, amely – mint ahogy az a legtöbb hazai nagyváros esetében elmondható – mindennapos működésével és jellemző mobilitási folyamataival egyre jelentősebb közlekedési terhelést idéz elő és mind meghatározóbb parkolási igényeket támaszt a meglévő közterületeken, amit az elmúlt évtizedekben a városi döntéshozók kisléptékű parkolóhelybővítésekkel és óvatos szabályozási kísérletekkel próbáltak kezelni.

Különösen igaz ez a Belváros esetében. Kecskeméten jelenleg 7 426 fizetős parkolóhely áll rendelkezésre, a maximális parkolási idő nincs korlátozva. Az alábbi ábrákon a parkolási zónák és a díjzónák beosztása és területi megjelenése látható.

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

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

45. ábra: Díjzónák Kecskeméten⁵



- 📍 I. Díjzóna (6001)
- 📍 II. Díjzóna (6003)
- 📍 II. Díjzóna (6004)

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

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

⁵ (forrás: <https://kecskemetivarosrendeszet.hu/parkolas/dijovezetek/>)

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 lakcímenként 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 érhetőek 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.

Ezekon 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 határfokkal 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 jelenleg még alacsony.

B+R kerékpártároló jelenleg nincs Kecskeméten, ugyanakkor egyre erősebben jelentkező társadalmi igény mutatkozik, 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 jelentősége, trendjei

A városban található munkahelyek számának további erőteljes növekedésével (a jelenleg folyamatban lévő ipari beruházások és az ezek hatásaként a kereskedelem és szolgáltatások területén várhatóan megjelenő fejlesztések következtében 2030-ig további mintegy 10 ezer új munkahely jöhet létre Kecskeméten), az autózás társadalmi megítélésének és az autózási szokások, illetve a fennálló városi parkolási rendszer változatlansága mellett, a most tapasztalható parkolási gondok súlyosbodása várható. 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.

Komoly parkolási igény jelentkezik a Nagykörúton belül, amit az ott lakók, az ott dolgozók és az ügyfelek változó – s a városban eddig részletesen nem vizsgált, így kevésbé ismert – igényei töltenek fel. A város társasházi övezeteinek és lakótelepeinek parkolási helyzete is sokat változott. A városban általános vélekedés, hogy nehéz parkolni, különösen a Belvárosban. A parkolási igények érzékelhető növekedését a parkolási infrastruktúra fejlesztése nem követte le, erre sem megfelelő területe, sem forrása nem volt az önkormányzatnak, emellett a lakosság is megosztott a felszíni parkolóhelyek bővítését illetően (a zöldfelületek felhasználásával ugyan lenne hely a bővítésre, de ezt az emberek többsége nem támogatja).

A Belvárosban a nappali időszakban, a munkaidő alatt végig egy parkolóhelyen álló járművek száma túl magas az általános tapasztalatok szerint (sajnos konkrét parkolás-foglaltsági mérés/ek 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 belvárosi parkolási probléma megértéséhez figyelembe kell venni Kecskemét sajátos egyközpontú városszerkezetét, amely jelentős számú munkahelyet (~15 000 db) koncentrálna a Nagykörúton belüli területre, így ma jelentős a munkavállalási célú parkolási igény.

A munkavállalási célú parkolás kezelése több módon is megközelíthető, például az igények – szabályozáson keresztüli – korlátozásával (lásd a parkolás díjainak emelése, a parkolóhely igénybevételének időbeli korlátozása, a kedvezményes bérletek megszüntetése, esetleg több funkció és szolgáltatás városközpontból történő kitelepítése), mellyel nagyban csökkenthető lenne a zsúfoltság. Ezzel a lakosok és az üzletekbe, ügyintézésre érkezők könnyebben találnának parkolóhelyet.

Megoldást jelenthet a parkolási infrastruktúra fejlesztése. A parkolóházak kapcsán azonban a városnak tisztázni kellene, hogy hosszabb távon tervezi-e zéró (vagy csökkentett) emissziós zóna, esetleg az autómentes Belváros kialakítását. Amennyiben ezt még nem tartja időszerűnek az önkormányzat, szeretné kielégíteni – az akár felszín alatt, akár parkolóház formájában – jelentkező (a munkaidő egészére kiterjedő munkavállalói, illetve a belvárosi lakóterületi) parkolási igényeket, úgy a tervezendő parkolóházakat/felszín alatti parkolókat átalakíthatóvá, más célokra könnyen átépíthetőre javasolt tervezni.

Harmadik lehetőségként fontos lenne a belvárosi társasházak telken belüli magán parkolóhelyeinek felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása (magán parkolóhelyek díj ellenében történő közcélú megosztása).

Bármelyik alternatívát, illetve ezek kombinációját választja is az önkormányzat, a beavatkozásoknak kellően átgondoltnak, koncepciózusnak kell lenniük, hogy az autóforgalom és a parkolás kiszorítását követően ne ürüljenek ki a belvárosi városi terek.

A belvárosi parkolás felülvizsgálata folyamatos, az utóbbi időkből is voltak szigorítások. A társadalmi igények azonban folyamatosan változhatnak, így a lehetséges megoldásokat (pl. parkolási infrastruktúra fejlesztése [parkolóházak, felszín alatti parkolók], K+G (Kiss and Go, ami az autóból való kiszállás utáni gyaloglásra utal) parkolók iskolák környezetében történő kialakítása, szabályozási beavatkozások, díjtétel változtatások, újszerű parkolási szövetségek kidolgozása) folyamatosan vizsgálni szükséges.

A parkolási díjtermékek vizsgálata

A város adatai alapján 7 426 díjfizető parkolóhely van Kecskeméten.

Ezt a 7 426 helyet a következő, hosszabb tartózkodást lehetővé tevő bérletekkel parkolják (2025-ös adatok):

- 228 db díjmentes bérlet került kiadásra polgármesteri engedély, illetve rendelet alapján,
- 2040 db éves nyugdíjas, 266 db féléves nyugdíjas és 1063 db havi nyugdíjas bérlet,
- 2795 db éves lakossági, 846 db féléves lakossági és 4196 db havi lakossági bérlet,
- 76 db kedvezményes háziiorvosi bérlet,
- 94 db óvodás bérlet,
- 34 db éves, 21 db féléves és 156 db havi bérlet a tisztán elektromos személygépkocsikra,
- A szabad felhasználású bérletek számáról nem érkezett adat.

A különböző bérlettípusok számait összeadva (a háziorsvosi és az óvodás bérleteket nem számítva) 11 645 darabot kapunk eredményül, ha feltételezzük, hogy az éves bérlettel rendelkezők mindegyike (5097 fő) minden nap használja a városi fizetős parkolókat, illetve a féléves és a havi bérletet használók – a 2022-es népszámlálás közlekedési módokat firtató kérdése alapján – 29,6%-a közlekedik minden nap személygépjárművel (6.548*0,296), ez azt jelenti, hogy $(7.035/7.426=0,947)$ 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 gazdálkodó szervezetek által kedvezményesen/olcsón hozzáférhető parkolási bérleteket, vagy a „modal split” eredményénél esetenként nagyobb napi személyautó használatot (pl. esős idő, hideg, iskolai időszakban jelentkező gyermekszállítási igény), akkor az látszik, hogy a Belváros parkolási kapacitását meghaladó parkolási igényről beszélhetünk.

Ennek fényében nem csoda, ha 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 frekvenciátalabb belvárosi helyszíneken, forgalomvonzó létesítményeknél akár sokkal rosszabb is lehet.

Hazai parkolásfejlesztési példák és tanulságok

A kecskeméti parkolás átalakítása kapcsán immár nagyszámú hazai jó példa tanulmányozható és számos jó gyakorlat vehető át. E példák többségére jellemző, hogy a bevezetésük előtt igen sok ellenzőjük volt, ugyanakkor a megvalósítás és bizonyított jó működés után viszont elnyerték a helyi lakosok bizalmát.

Székesfehérvár

Székesfehérvár a város masszív közúti közlekedési és parkolási problémái miatt a legtöbb hazai városnál radikálisabb parkolási intézkedéseket vezetett be⁶:

- A lakossági éves bérlet (ez feleltethető meg a lakossági parkolási engedélynek) ára az első gépjármű esetén nagyobb (7300 Ft/év), mint az ország legtöbb városában, ahol általában regisztrációs díjat kérnek csak.
- A lakossági éves bérlet a második gépjárműre 12200 Ft/év, ez is magasabb, mint a magyar városokban általában (kivéve Budapest belső kerületeit).
- A legkeresettebb kiemelt várakozási övezetben nagyon magas, 990 Ft-óra a várakozási díj, aminek így már van keresletszabályozási ereje is.
- A munkavállalói parkolást (is) szolgáló éves bérlet ára 30 500 Ft/év fehérváriaknak és 61 000 Ft/év nem fehérváriaknak. Az ehhez hasonló kecskeméti díjtermék ára 6600 Ft/hónap (ez évre felszorozva 79 200 Ft/év), ami drágább, mint a fehérvári bérletek, viszont fontos részlet, hogy Székesfehérváron nincsen havi bérlet, így nagyobb egyszeri beruházást igényel.

Szeged

Szeged Magyarországon élen jár a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a parkolási intézkedések tekintetében. A fejlesztések folyamatosak:

- A díjfizetős parkolás az utóbbi időben kiterjedt a körúton kívülre is.

- Az első autóra kiváltható engedély a budapesti viszonyok képest is drága, a második autóra kérhető engedély viszont olcsó.
- A legdrágább parkolási óradíj 650 Ft/óra, ami hazánkban kimondottan magas, de keresletszabályozó hatása így sincsen.
- A szegedi lakótelepek komoly parkolási gondokkal küzdenek, ennek kapcsán 2022-ben vizsgálatok készültek.
- A korábban létező automata parkolóházat már lebontották a működtetési problémák és az alacsony kihasználtság miatt.
- Ma is üzemel Szegeden egy parkolóház, de alacsony a kihasználtsága, az autóval érkezők inkább a közterületi parkolóknak állnak meg.
- Komoly városi szándékok vannak a városi P+R és B+R támogatására, ebben eddig nincsenek komoly sikerek.

Józsefváros

2023. január 1-jétől új, az addig megszokotthoz képest radikális parkolási intézkedéseket vezettek be Józsefvárosban⁷, elsőként Budapesten. A fő változás, hogy a helyi lakosok ingyenes parkolási engedélye megszűnt. A kerületi lakosok felé ennek magyarázata az volt, hogy a túl sok, olcsón kiváltható lakossági parkolási engedély miatt nincs elég parkolóhely, és az áremeléssel az itt lakók könnyebben találnak majd maguknak parkolóhelyet. Néhány év távlatából már latható, hogy ez az ígéret teljesült és ezt a lakosság is érezte.

A parkolási intézkedések számos új részletszabályt is tartalmaztak:

- Lakóhelyenként két gépjárműre kérhető a lakossági várakozási hozzájárulás.
- A kerület (mint az összes budapesti kerület) csatlakozik az egységes budapesti parkolási rendszerhez.
- 2023. január 1-től az újonnan épített, használatbavételi engedélyt ezt követően megszerző új építésű lakóépületekben lakók nem igényelhetnek az Önkormányzat által adott kedvezményes lakossági várakozási hozzájárulást. Csak a fővárosi kedvezmény érvényes rájuk, tekintettel arra, hogy ezen épületekben az ide költözők rendelkezésére áll az ingatlanon belül a gépjárművek tárolására alkalmas megfelelő számú parkolóhely.
- A Fővárosi Önkormányzat által meghatározott éves díj összegéhez nem igényelhető kerületi kedvezmény a lakossági várakozási hozzájáruláshoz a munkáltató által üzemben tartott, lízingelt, vagy tartósan bérelt és a lakos kizárólagos használatban lévő gépjárműre.
- Az új parkolási rendszerbe erős szociális szempontokat is beépítettek:
 - Orvos által kiadott igazolás benyújtásával 100%-os kedvezményt igényelhetnek a tartós betegségben szenvedő vagy rendszeresen járóbeteg-szakellátást igénybe vevő lakosok, illetve a kerületbe gépjárművel érkezők az ilyen ellátásokat igénylő kerületi lakosok szállítása érdekében.
 - Nagycsaládosoknál az első autónál 90%, a második autónál 62,5% a kedvezmény mértéke.
 - A kerületi nyugdíjasok az első gépjárműre 90% kedvezményre jogosultak.

Az új szabályozástól a következőket várták:

- Növekszik mind a helyben lakók, mind az itt dolgozók számára rendelkezésre álló szabad helyek száma, az utcai parkolóhelyek terheltsége 80-90%-ra csökken.

⁶ <https://www.varosgondnoksag.hu/parkolas-szekesfehervaron>

⁷ <https://jozsefvarosujsg.hu/valtozik-a-kerületi-parkolas-rendszere-megszunik-a-teljesen-ingyenes-parkolas-2023-to/>

- Korábban elérhetetlen közterületek szabadulnak fel hasznosításra, illetve a gyalogos és alternatív közlekedési módok számára.
- Csökken a parkolóhelyet kereső járművek száma és a parkolóhely keresésre fordított idő.
- Csökken a károsanyag-kibocsátás és javul az életminőség.
- Az aktuális költségvetési helyzet függvényében más programokra is jut forrás, ha azokat nem a helyi lakosok parkolási támogatására költik.
- A parkolás szabályozása és a forgalomcsillapítási program együttesen képes nagyban csökkenteni a gépjárműforgalmat, következetesen támogatni a gyaloglást, az aktív mobilitást, vagy növelni a közösségi közlekedést választók számát.

A józsefvárosi példa sikerén felbuzdulva, annak eredményeit és megoldásait átvéve a budapesti VI., VII., IX. és a XI. kerületek is hasonló fejlődési pályát kezdtek követni. A korai időszak politikailag is motivált harsány vitái után mára a lakosság körében ezen intézkedéseknek jelentős támogatottsága van.

Érték- és probléma térkép

A városi parkolás értékei:

- Kecskemét belvárosában díjfizető parkolás működik, alapvetően jól.
- A lakossági bérletek már most is korlátozott területre szólnak és lacímenként legfeljebb két személygépkocsira adhatók ki.
- A parkolás és annak látható problémái a városi döntéshozók előtt vannak.
- Kialakításra kerültek K+G (Kiss&Go) megállóhelyek kísérleti jelleggel, ezek tapasztalatainak összegzése, a rendszer továbbfejlesztésének igénye jelen van a városi döntéshozásban.
- A nem fizető 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 város parkolási problémái:

- A belvárosi területeken a parkolás az egyik legnagyobb közlekedési kihívás. A belváros évtizedek óta a parkolási problémák leginkább érzékelhető helyszíne, ahol a szűk útfelületeken a közúti forgalom, az autóbuszjáratok, a gyalogosok és a kerékpárosok mellett a lakók, dolgozók, ügyfelek és turisták parkolási igényei is versengenek. Általános probléma a terület sűrűsége, szolgáltatás- és funkcióbősége és az ezekből fakadó jelentős parkolási igény.
- A belvárosi díjfizető parkolás az elmúlt évtizedben a város fejlődési folyamatai és beavatkozásai miatt elvesztette keresletszabályozási képességeinek nagy részét. 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 munkavállalói parkolás. Ennek része a gazdálkodó szervezetek és természetes személyek havi 5200-16000 Ft közötti havi parkolási díja.

- Az iskolák és óvodák környékén, reggel és délután gyakran kialakulnak parkolási problémák, amelyek főként a környéken élőket zavarják. Ebben az esetben csak a gyermekszállítási szokások fokozatos, módszeres megváltoztatása hozhat tartós javulást.
- Fentiekén kívül bizonyos létesítmények, mint például kulturális és sportintézmények alkalmi parkolási igényei okoznak helyi problémákat.
- A parkolással kapcsolatos adatgyűjtések jelenleg alkalmanként, csak konkrét projektek végrehajtásakor, esetlegesen történnek. Ezzel szemben egy városi szintű, folyamatosan frissülő parkolási adatbázis és monitoring rendszer kialakítására lenne szükség, amely naprakész információt biztosít a kihasználtságról és hatékonyan támogatja a döntéshozókat a parkolással kapcsolatos intézkedések meghozatalában.
- A közterületen kívüli parkolási lehetőségek a közterületi parkolásba való bevonása nem kezdődött meg. Az erre a célra rendelkezésre álló helyek számának ismerete mellett különösen fontos egy olyan üzleti modell kidolgozása, amely a magántulajdonban lévő, utcán kívüli parkolóhelyek tulajdonosait arra motiválja, hogy támogassák a város célkitűzéseit. A cél, hogy a közterületen kívüli parkolóhelyekkel kapcsolatos információk könnyen elérhetőek legyenek, beleértve a statikus adatokat (pl. elhelyezkedés, parkolóhelyek száma) és a dinamikus, valós idejű adatokat (pl. kihasználtság). A közterületi parkolóhelyek óradíjának célszerűen magasabbnak kellene lennie, mint a közterületen kívüli parkolóké, hogy ösztönözze az utóbbiak használatát.
- Az új építésű társasházak esetében jelenleg kiadhatók közterületi lakossági parkolási engedélyek. Ennek felülvizsgálata szükséges. A cél az új beruházásoknál alkalmazandó követelmények technikai és jogi hátterének kialakítása, a követendő eljárás kidolgozása és a szükséges társadalmassági folyamatok támogatása. Távolabban ideális esetben egy lakóegységhez legfeljebb egy (vagy kevesebb) parkolóhely lenne építhető és a szabályozás inkább az egyéb közlekedési szolgáltatásokat (közösségi közlekedés, megosztott autó, kerékpár, robogó stb.) támogatná. Az új építésű lakóházak lakói közterületi parkolási engedélyt nem kaphatnának.
- Javasolt az „okoseszközökben” rejlő lehetőségek vizsgálata, pilotként való tesztelése és pozitív eredmények esetében a széles körben való bevezetése is.

10.3. CITY-LOGISZTIKA

A city-logisztika a nagyvárosi területek áruszállítási gondjaira keres válaszokat, ami Kecskeméten elsősorban a Belvárost jelenti. Jelenleg a city-logisztikai rendszer alapvetően jól működik a városban, a városhatár és a Nagykörút közötti területen általában kedvezőbbek is a rakodás feltételei és az igények is kisebbek, itt jellemzően nem merül fel probléma. A belső városrészekben azonban parkolási és rakodási helyhiány is van, ezért hosszú távon szükséges a rendelkezésre álló szűkös terület tudatos újraelosztása, illetve a városi áruszállítás fenntarthatóbbá tétele. A Belváros szempontjából a rakodási igények kiszolgálása a következő időkben biztosan előtérbe fog kerülni, már csak a tervezett jelentős fejlesztések tükrében is (például buszsáv, parkolási beavatkozások, lágy közlekedési módok előnyben részesítése, kiskörúton belüli gépjárműforgalom jövőbeli változásai).

A rakodási problémakör több részre osztható:

- Az üzletek, gazdasági szereplők kiszolgálása a legfontosabb. Ennek ma Magyarországon jól kialakított, szabályozott és jól működő keretrendszere van, a lakosság ellátását végző boltok az önkormányzattól koncentrált rakodóhelyeket kérhetnek, amelyet a város kialakít és közterület-felügyeleti eszközökkel fenn is tud tartani. Ezzel kapcsolatosan Kecskeméten problémák nem jelentkeztek.
- A COVID járvány óta ugrásszerűen megnőtt az internetes házhozzállítások száma és aránya. A sűrűn lakott területek fő rakodási/parkolási problémája a házhozzállítást végző (zömmel) kistehergépkocsik rövid idejű megállási igénye, amit gyakran szabálytalanul valósítanak meg és a pár perces megállás alatt a tettenérésük sem túl valószínű. Erre a problémára általános megoldás nincs, a legjobb megközelítés az, ha a díjfizető területeken a keresletszabályozás eszközeivel elegendő szabad férőhely van. Sajnos ez sem garantálja, hogy a sofőrök ezeket használni is fogják. Itt megoldásként felmerülhet egyébként rövid idejű ingyenesen használható parkolóhelyek (például maximum 15-20 perces megengedett tartózkodással) kialakítása is.
- Kevésbé látványos, de létező probléma a mesterparkolás. Az ingatlanokban építési-szerelési munkát végző mesteremberek járművei általában hosszabb ideig (akár hetekig egész nap) parkolnak és sokszor nehéz dolgokat kell elhordani róluk. Egy teljesen kihasznált parkolási rendszerben ezeknek az igényeknek egyszerűen nincs helye, miközben a lakosság alapvető ellátását végzik. A legjobb megoldás itt is a keresletszabályozás által elérhető szabad helyek számának növelése.
- Kisebb léptékű, de fontos tényező a szociális jellegű házhozzállítás, például ebédszállítás az időseknek. Ez általában autóval történik és parkolóhelyet igényel a rövid idejű kiszállításokhoz. Ennek az igénynek is a legjobb megoldása, ha vannak szabad parkolóhelyek, de megoldásként felmerülhet itt is a rövid idejű parkolóhelyek kialakítása is.

A város számára az első lépés a már létező city-logisztikai jellegű problémák és azok súlyának azonosítása. A második lépés a tervezett belvárosi beavatkozások (behajtási tilalmak, közterületi parkolás visszaszorítása) city-logisztikai hatásainak felmérése és megoldások keresése.

Érdemes figyelembe venni, hogy a városi áruszállításban nem várható volumencsökkenés, sőt, inkább az igények növekedését prognosztizálják. Kecskemét Belvárosában számos jelentős szállítási igénnyel bíró létesítmény (például bevásárlóközpontok, szállodák, hivatalok, üzletek) és szolgáltatás üzemel (például ételszállítás, csomagküldők, idősgondozás, építési, szerelési és költöztetési-, taxi vagy egyéb járműmegosztási szolgáltatások), amelyek kiszolgálása ma a meglévő úthálózaton, lényegében észrevétlenül történik. Az átalakuló Belvárosban a változó forgalmi rend, a tervezett parkolási szigorítások vagy a forgalomcsillapított övezetek lehetséges kialakításával párhuzamosan hosszabb távon ezek a tevékenységek várhatóan nem fognak eltűnni, de működtetésük sokkal bonyolultabbá válhat.

A hasonló belvárosi átalakításokban gondolkodó nyugati városok általában a következő megoldást választják forgalomcsillapított nagyvárosi területeik city-logisztikai kiszolgálására:

- Átrakó központok épülnek ki a Belváros szélén, ahová hagyományos módon megérkezik az áru.
- A központokból szervezeten e-járművekkel és/vagy teherkerékpárokkal történik a ki- és visszahordás a Belváros területén. Az e-járművek csak a kibocsájtást csökkentik, a teherkerékpárok pedig még a forgalomcsillapított területeken is jól tudnak működni.
- Ez a megoldás egy városi cég operatív, irányító jellegű részvételét igényli, aki vagy maga végzi vagy alvállalkozókkal végezteti a szállítási tevékenységet. Az erős városi támogatás és a kezdeti komoly befektetési igény alapfeltétel.
- Ez a fajta city-logisztikai rendszer szabályozási igényeket is támaszt.
- Érdemes számolni a kezdeti lépéseknél társadalmi felzúdulással. A házhozzállításban érintettek, a boltok, a szállodák és a hivatalok zökkenőmentes átállást várnak el, ráadásul egészében tömeges szállítási igényt jelentenek, aminek mértékére még becslés sem adható részletes vizsgálatok nélkül.
- Az eggyel több átrakással működő új city-logisztikai rendszer biztosan drágább lesz a végfelhasználók számára, mint a mai rendszer, ez is biztosan szülhet majd ellenérzéseket.

A koncepció szempontjából a legfontosabb állítás, hogy a Belváros igen nagy szállítási forgalmat vonz, a terület jelentős forgalmi és parkolási átalakítása a city-logisztikai tevékenységeket és ezeken keresztül az itt üzemelő vállalkozásokat, hivatalokat és a lakosságot is nagyon erősen és azonnal érinti, ennek kezelése a koncepcionális és a részletes tervezés során is alapvető, nem elhagyható.

10.4. A VÁROSI ALKÖZPONTOK SZEREPE

Kecskemét belvárosának forgalmi és parkolási gondjai mögött a városi értékelések alapján ismert területhasználati, szabályozási és úthálózati problémák mellett, főként Kecskemét funkcionális egyközpontúsága áll, valamint az a tény, hogy a központot a város lakói főleg autóval közelítik meg és használják. Ennek oldására a jövőben mindenképpen szükség lenne – sok más közlekedési beavatkozás mellett – új városi alközpontok létrehozására, melyek szerepet játszhatnak a közúti forgalom megfelelő megosztásában (a Belváros vonatkozásában: a fenntartható közlekedési módok helyzetbe hozásában), illetve a mobilitási igény csökkentésében (miután a városi alközpontokban a különböző ellátási formák és szolgáltatások közelebb kerülhetnének a lakossághoz). A mai Belvárosban – jelen koncepcióban foglaltaknak megfelelően – az autóközlekedés folyamatos és ütemes visszaszorítása mellett, a helyi autóbuszok, a gyaloglás és a kerékpározás intenzív támogatása tervezett. Ez azt jelenti, hogy a belvárosi munkahelyekre, intézményekre és szolgáltatásokhoz Kecskemét belvárosába autó nélkül minden irányból jól el lehet majd jutni. Fontos, hogy a jelenleg tervezett új alközpontokban (Homokbánya, Rudolf kert és tágabb környezete) ez ugyanilyen módon biztosított legyen, ellenkező esetben csak az autós forgalom más területre történő átereléséről beszélhetünk (bár ebben az esetben is csökkenhet a Belvárosra nehezedő közúti forgalmi terhelés).

Az új városi alközpontokat kialakítani kívánó gondolkodás fő célja, hogy olyan új, vonzó és élhető városi alközpontok jöjjenek létre, melyek megfelelő és széleskörű szolgáltatásokat (például intézményi, szabadidős, vendéglátói, kiskereskedelmi), minőségi és megfelelően kialakított közterületeket tudnak nyújtani a helyben, illetve a szomszédos városrészekben élők számára, így csökkenthetővé/megoszthatóvá válna a Belváros irányába mutató napi mobilitási nyomás. A várt közúti forgalomcsökkenés azonban csak tudatos és minőségi alközponti tervezés esetében valósulhat meg, melynek során az új vállalkozások, szolgáltatások és munkaadók már nem autós közlekedésre alapozott városrészeket, hanem a jelentős fejlődési potenciállal rendelkező és fenntartható módon (pl. közösségi közlekedés, lágy közlekedési módok) megközelíthető új városi alközpontokat céloznának.

A Belváros jövőbeli szerepkörével és fejlesztésével kapcsolatos szándékok mentén érdemes lenne megvizsgálni azt a lehetőséget, hogy a távlatban kvázi a kisebb forgalmi terhelés és zöldítés irányába tartó Belváros területhasználata, fő funkciói és forgalmi szerepköre miképpen alakítható át az új városi alközpontok fejlesztésével párhuzamosan.

Megállapítható, hogy a város fejlődése során ugyan már megjelent néhány városrészi központ (például Széchenyivárosban, Hunyadi városban), ezek azonban a kellő funkcionális komplexitás hiányában nem tudtak teljes értékű városi alközpontként funkcionálni, illetve megfelelő ellenpólust képviselni a Belvárossal szemben. Napjainkban is azonosíthatunk néhány városrészi központot (Széchenyiváros, Vasútállomás környezete, Kórház, Széktói szabadidő és sportközpont), melyek egy-egy funkció tekintetében kiemelkedők, azonban a legnagyobb lehetőség a komplex fejlesztési területek (pl. Homokbánya, Rudolf-kert és tágabb környezete, Belső-Máriahegy, Barnamezős területek [például volt KTE pálya, volt Barnevál területe, Hunyadi háromszög, KÉSZ Ipari Park és a Nyugati Ipartelep funkcióváltásra érett területei]) esetében láthatók, melyek tudatos fejlesztéssel funkciógazdag, teljes értékű városi alközpontokká fejleszthetők, a szükséges közlekedési infrastruktúrával és szolgáltatásokkal együtt.

Széchenyiváros, mint intézményi és szolgáltatási alközpont

A Széchenyiváros, mint Kecskemét legnépesebb városrésze nemcsak több mint 16 000 embernek ad otthont, de számos oktatási intézmény (bölcsőde, óvoda, iskola), egészségügyi- és idősgondozási létesítmény, számos szolgáltatás és munkahely is megjelenik itt. Mint lakótelep, Széchenyiváros természetesen nem egy térbeli csomópont, hanem számos városi szinten is vonzó szolgáltatás kiterjedt gyűjtőhelye. Különösen vonzóak e szolgáltatások a szomszédos, lényegében szolgáltatás nélküli Budaihegy, Vacsihegy, Máriahegy és Felsőszéktó lakói körében. Az előbbieket irányából egyébként nem jók a közlekedési kapcsolatok. Széchenyiváros ezeken túl általánosan jól elérhető, magas szintű a helyi autóbusz-szolgáltatás, közel esik a Belváros is. A lakótelepen sok parkolóhely van, bár magas szintű a kihasználtság is. A kerékpáros és a gyalogos megközelítés lehetőségei is a legjobbak között vannak a városban.

Természetesen itt is vannak közlekedési problémák, ezeket részletesebben kibontjuk a 15. fejezetben (azt itt is jelezzük, hogy elsősorban a nehezen feloldható parkolási gondok dominálnak). Széchenyivárost a tervezés és fejlődés előtt álló Belső-Máriahegygel együtt érdemes városi szinten bizonyos mértékig önálló, távlatos és potens alközpontként tekinteni, amely komplexitásában és léptékében képes lehet a Belváros tehermentesítésére. Széchenyiváros és a hozzá kapcsolódó Belső-Máriahegy esetében ki kellene dolgozni a lehetséges fejlesztési forgatókönyveket, ideértve a lakótelepi közlekedési problémák egyedi feloldását is.

A vasútállomás és környezete, mint intermodális közlekedési alközpont

A vasútállomás és környezete napjainkban egyre markánsabban közlekedési alközpontként funkcionál, azaz a vasút, a helyi és a helyközi autóbuszok csomópontja. Jelenleg is zajlik az intermodális csomópont tervezése, ami várhatóan még inkább megerősíti ezt a szerepkört, bár térben inkább csak lokális közlekedési hatásokat hoz majd, semmint városi szintűeket. A vasútállomás közelében csatlakozik be a Nagykörútba Kecskemét legfontosabb elővárosi térségét a városhoz kötő Ceglédi út, illetve a vasútállomás környékén, a volt KTE pályán folyamatosan jelentős fejlesztéseket terveznek, kihasználva a Belváros közelségét. Ez a terület a MÁV térségével a város egyik legpotensebb be nem épített területe, ahol még mindig javasolható a város számára fontos funkciók egyidejű fejlesztése (például egészségügyi, ügyművelési, kiskereskedelmi, parkolási, szabadidős) a jó helyközi tömegközlekedésre és térségi ellátásra is alapozva.

A vasútállomás és tágabb környezete közösségi közlekedési szempontból nagyon jó helyen van, közösségi közlekedési kiszolgálása kiváló, közúton is jól elérhető, ugyanakkor a terület funkcióbővítésével a területről történő kiközlekedés, a Nagykörút csomóponti kapacitási és a 2x1 sávú Bethlen körúti szűk keresztmetszet, a Ceglédi úti szintbéli vasúti kereszteződés, valamint a terület három oldalról történő bezártsága továbbra is jelentős közlekedési kihívásokat tartogat. A vasútállomás nem csak a közeli Hunyadi városból, de a Vacsiköz irányából is nehezen megközelíthető, ezt a hátrányt részben oldaná a Hunyadi város irányába tervezett gyalogos-kerékpáros híd. Egyébként a terület gyalogos és kerékpáros potenciálja is igen nagy. Ki kell emelni, hogy ma is jellemzők a terület parkolási gondjai, amit a Belváros díjfizetéses parkolását elkerülni kívánó látogatók és munkavállalók okoznak (ennek feloldása a városi parkolás koncepciójának feladata). A vasútállomás, különösen a tervezett fejlesztésekkel a mainál is hangsúlyosabb speciális, közlekedési szerepű alközponttá válhat távlatban is megmaradó közlekedési problémákkal, kompromisszumokkal.

Kórház és egészségügyi központ

A Csabay Géza körút és a Nyíri út által határolt területen helyezkedik el a Bács-Kiskun Vármegyei Oktatókórház kecskeméti telephelye, ami a város agglomerációja számára teljes körű, míg megyei szinten több szakág tekintetében nyújt széles körű egészségügyi szolgáltatásokat a vármegye lakosai számára.

A kórház városi szempontból jó helyen fekszik, a város környékén lakók vagy a messzebről érkezők számára azonban már az autós megközelítés a logikus és a jellemző is. Csak négy helyközi buszjárat jelenik meg a kórháznál (5228, 5233, 5237, 5238). A helyi autóbusz-közlekedés magas szinten kiszolgálja a kórházat. Vasúti szempontból a 142-es vasút Kecskemét-Máriavárosi megállóhelye van a legközelebb, de a közvetlen kiszolgáláshoz túl messze esik.

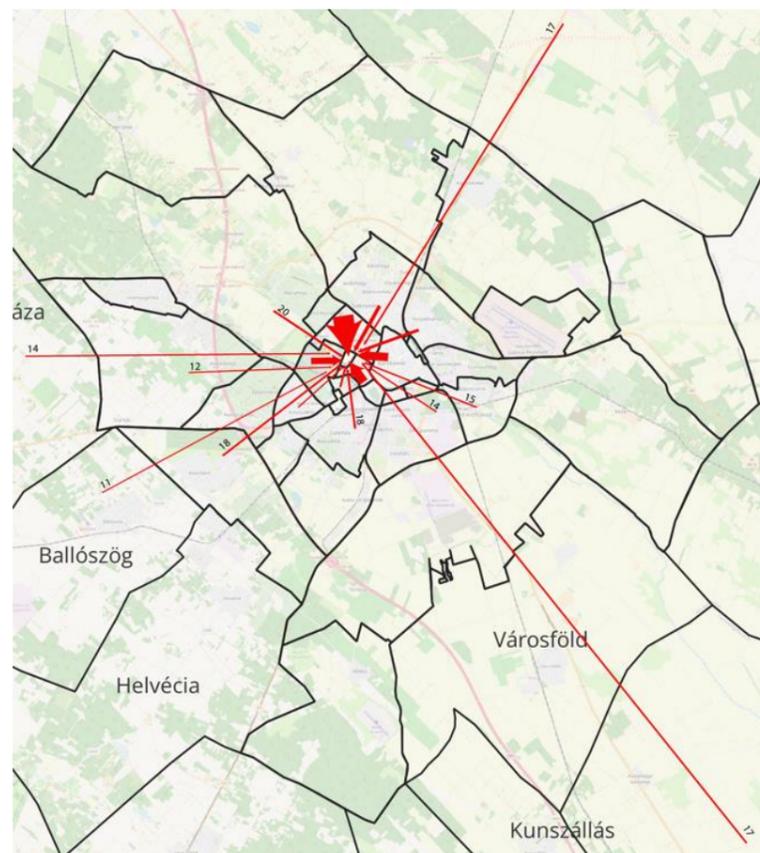
Az egészségügyi utazások többsége autós utazás: a betegek logikusan autóval jönnek vagy autóval hozzák többségüket. A közúti megközelítés egyik gondja, hogy a Csabay Géza körút és a Nyíri út sem kapacitív, mindkettő túlterhelt a kórház forgalma nélkül is. A Nyíri út Széchenyi- és Máriaváros egyik legfontosabb közlekedési tengelye, jelentős intézményeket felfűző gyűjtőút ennek megfelelő közúti forgalommal.

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 parkolóhely), 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 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 látogatóik parkolási igényei (napi szinten mintegy 6000 fő). Az itt tapasztalható túlparkolás okai mélyre nyúlnak, a parkolóház viszont főleg a jobb módú betegeknek nyújt alternatívát, az egész nap itt álló dolgozói parkolásra aligha.

46. ábra: A Kórház, mint forgalmi körzet vonzásviszonyai



A kórház környezetének közlekedéssel összefüggő fejlesztéseinek központi kérdése a munkavállalói parkolási igények megfelelő kezelése. Különösen a jövőben tervezett Pólus II. program fejlesztéseivel párhuzamosan kell újragondolni a terület közlekedési és parkolási helyzetét.

A mellékelt térkép a forgalmi modell építéséhez felhasznált Telekom mobilcella adatai alapján mutatja be egy átlagos munkanapi reggeli csúcsórában a városi kórházba érkező utazásokat. Az egyes nyilakhoz rendelt értékek minden közlekedési módot tartalmaznak (tehát nemcsak a személygépkocsival, hanem a busszal, kerékpárral, gyalog érkezőket is. A 10-nél kisebb számosságú utazások nem láthatók).

Láthatók a város közvetlen környékéről érkező utazások, emellett pedig látványos a kórházzal szomszédos városrészekből, különösen a Széchenyivárosból érkezők nagy száma. Ez utóbbiak az ide érkező betegeken túl jelentős részben alighanem a kórházban dolgozók utazásait takarják.

Széktó, mint szabadidős és sport alközpont

A Széktói övezetben koncentrálik szinte minden szabadidős és sport szolgáltatás Kecskeméten. Ez ma is sűrűsödik, egyben folyamatosan felértékelődik. A terület elérése a helyi autóbussz közlekedés mellett leginkább autóra épült. Nagy kérdés, hogy ez az igény átcsatornázható-e közösségi közlekedésre és kerékpárra. Ez utóbbiban álláspontunk szerint nagyobb a potenciál. A Széktó területe, mint szabadidős alközpont viszonylag jó helyen található, közel esik a Belváros, Széchenyiváros, Petőfiváros, Máriaváros és Bogovicsfalva is. Ezekről a helyekről kellene a közösségi közlekedést, a kerékpáros és gyalogos közlekedést megerősíteni, ami a javasolt sétányrendszer egyik funkcióját adná. A terület funkcióinak bővülésével a parkolási igények kielégítése már rövid távon sem lesz megoldható különösen a csúcsidőszakokban. Fontos részlet, hogy a nagy kiterjedésű, nem átjárható zöldterületek a feltárást és a megközelítést

is bonyolítják. Egy esetleges sportcsarnok vagy a stadion bővítése a területen további problémákat idézne elő (itt javasolható az új sportcsarnok területi elhelyezésének alapos átgondolása).

A legfontosabb stratégiai cél itt az autós megközelítés alternatíváinak (sétányok, nagyvonalú kerékpárutak, helyi autóbusszok, 142-es vasútvonal és megálló) érdemi fejlesztése, egyidejűleg a parkolási igények normalizálása és korlátozott, de minőségi kielégítése lehet. Innen indulna a tervezett szabadidős városkörnyéki kerékpáros útvonal is. Ez a terület távlatban is Kecskemét zöld szíve és szabadidős központja marad, fontos lenne egy jó fejlesztési forgatókönyv kidolgozása a kapcsolódó közlekedési és parkolási rendszerrel.

Homokbánya, mint alternatív szolgáltatási és munkahelyi alközpont

A Homokbánya Kecskemét legnagyobb és legígéretesebb fejlesztési területe, ahol a volt orosz laktanya romjain, komplex lakó-, intézményi-, kiskereskedelmi- és szabadidős, valamint ezeken keresztül jelentős munkahelyi fejlesztéseket valósíthat meg a város. A helyszín közlekedési előnyei – jelenleg – leginkább az autós közlekedésben jelennek meg (az M5 autópálya közelsége, az Izsáki út és a tervezett Alsószéktói átkötő út közelsége, a nagy tereken könnyen megvalósítható parkolás). A tervezett funkciógazdag és zöld városfejlesztés azonban a helyi igények viszonylatában előtérbe helyezheti a lágy közlekedési formákat, illetve a helyi közösségi közlekedést, melynek fontos feltétele a homokbányai autóbussz decentrum kialakítása, valamint a 152-es vonalra tervezett új vasúti megállóhely létrehozása is. Ez utóbbi a 152-es vonal jövőjével kapcsolatos stratégiai döntést igényel, mert a Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése kapcsán a külön szintű közúti átmenet csak akkor indokolható, ha a 152-es vonal lényegében újrakapcsolódik. Homokbánya városi alközpont egy tudatosan tervezett közlekedési mix kialakításával hosszabb távon nem csak a helyi városrészi igényeket, de a tágabb környezete (pl. Alsószéktó, Felsőszéktó, Petőfiváros, Szeleifalu, Kadafalva) társadalmi igényeinek egy részét is ki tudná szolgálni, ezzel is tehermentesítve a Belvárost. A vízió beteljesedése csak széleskörű partnerségi együttműködés eredményeként, tudatos város- és közlekedésfejlesztési tervezés mellett tud megvalósulni. A komplex várostervezés elmaradásával az alközponti szerepkör nem garantálható, s a terület elhelyezkedéséből, s meglévő funkcióiból adódóan az autós forgalom további erősödése prognosztizálható.

A volt Rudolf- és Erzsébet-laktanya környezete, mint startup- és egyetemi alközpont

Az Izsáki út mentén minőségi fejlesztések kezdődtek meg az Egyetemhez kapcsolódóan, szolgáltatási-, oktatási, kutatás-fejlesztési, innovációs és szabadidős célokat szolgálva. A terület valóban potens közlekedésileg, ráadásul az Egyetem, a nagyobb intézmények és bevásárlóközpontok miatt itt tömeges mobilitási igények jelennek meg, amik például a vasút (lásd 142-es sz. vasútvonal fejlesztése) és a helyi autóbussz használatának kedvező kilátásokat biztosít. Az immár 2x2 sávós Izsáki út és a hozzá kapcsolódó és tervezett átkötések Kecskemét nagy részéről közúton is jól elérhetővé teszik a fejlesztési területet. Jelentős potenciál mutatkozik a KÉSZ Iparterület jövőbeli funkcióváltásában, valamint a Csabay Géza körút és a Mindszenti körút összekötésének megvalósításában, amely teljeskörű hálózati kapcsolatot biztosíthat a városrész számára. Külön előny lehet a Homokbánya közelsége, ha a két terület kapcsolatai elég erősek lesznek és a szinergiák érvényesülni tudnak (Izsáki út fejlesztésének II. üteme, lehetőleg autóbussz sáv kialakításával). Külön érdemes kiemelni az Izsáki úton megjelenő sétányjellegű és az út kerékpáros infrastruktúráját, amin keresztül jó minőségű lágy közlekedési megközelítés adódik a Belváros, a Széchenyiváros és a Máriaváros mellett, a Homokbánya és Kadafalva felé is. Az Izsáki út a helyi- és helyközi autóbusszok fontos és sűrűn használt tengelye, érdemi fejlesztés nélkül is jelentős utasszámot tud elszállítani.

Külön vizsgálendő kérdéskör a teljes fejlesztési terület parkolási helyzete. Jelenleg a külön-külön létesülő építményekhez egyenként megépülnek a szükséges parkolóhelyek. Ez a folyamat a startup-kultúrára épülő vállalkozások esetében az autós közlekedés dominanciája felé hathat és az Egyetem kapcsán is komoly forgalmak jelenhetnek és jelennek is meg az oktatók, diákok és az egyetemre érkező vendégek részéről egyaránt. Távlatosan az átalakuló iparterület revitalizációja lehetőséget biztosíthatna egy átgondoltabb parkolási infrastruktúra és közterületi rendszer kialakítására is.

10.5. A FORGALMI MODELLEZÉS EREDMÉNYEI ÉS EGYÉB VIZSGÁLATOK

Ebben a fejezetben a Belvárost érintő közlekedési fejlesztések modellezési eredményeit mutatjuk be. A buszsávok (Kiskörút, Izsáki út, Petőfi Sándor és Batthyány utcák) modellezés eredményei a 8.2 fejezetben láthatók.

A modellezés egyik nagyon fontos, később hivatkozott általános eredménye, hogy megismerhetők voltak a Belvárosba tartó közúti forgalmak a reggeli csúcsórában. Ezek az alábbiak:

- Nagykörúton belüli forgalom: 625 jármű/óra
- Kecskemét többi részéből a Belvárosba tartó forgalom: 1400 jármű/óra
- A városkörnyéki településekről a Belvárosba érkező forgalom: 700 jármű/óra
- A távolabbi körzetekből a Belvárosba érkező forgalom: 180 jármű/óra

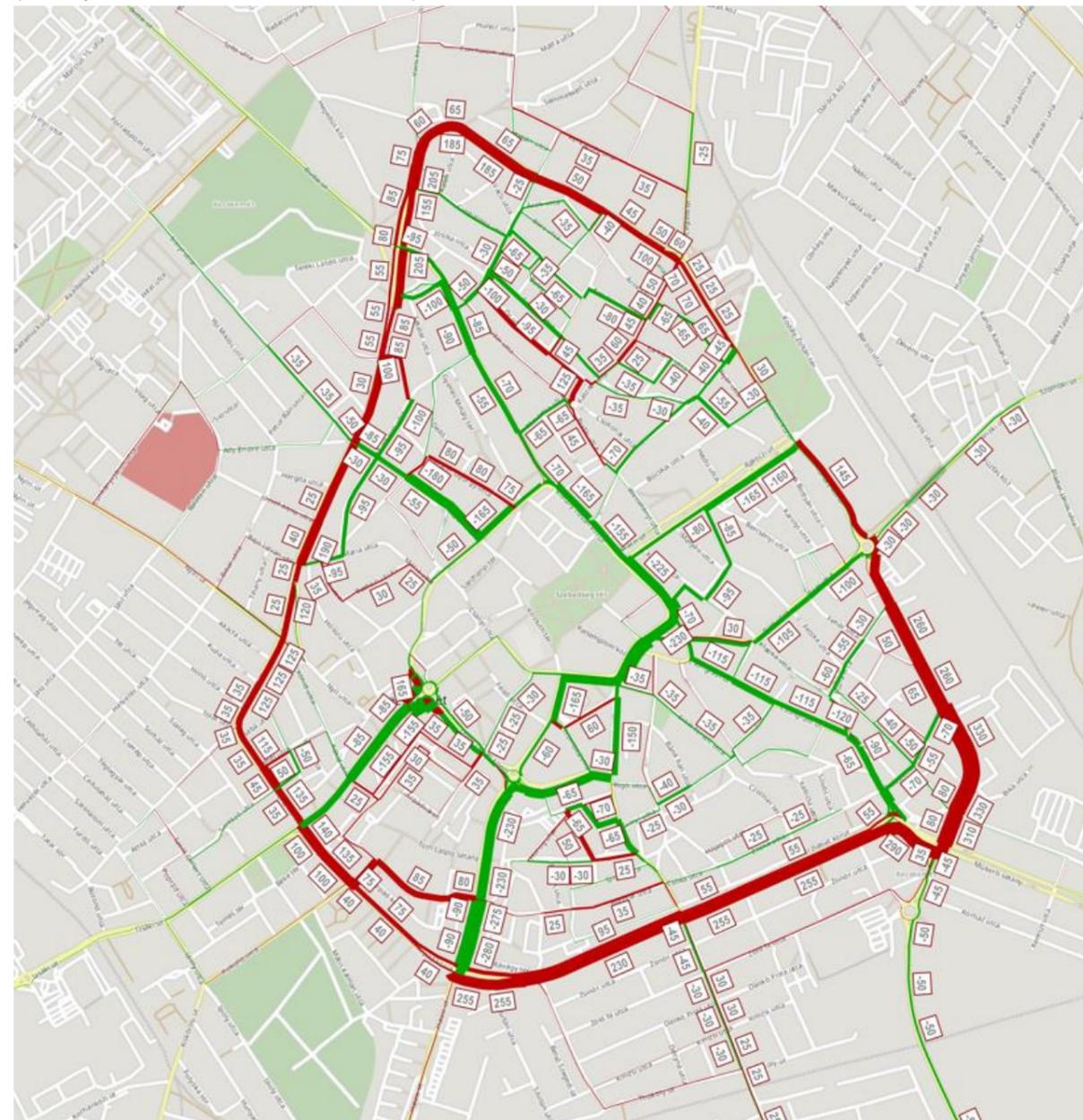
A Nagykörúton belül egységesen 30 km/óra sebességkorlátozás

Az általános és hatásos sebességkorlátozás egyrészt élhetőségi, másrészt közlekedésbiztonsági célokat szolgál, egyben a távlatban tervezett autómentes Belváros első lépéseként értékelhető.

A bemutatott különbségábra a 2030-as év forgalmaira vonatkozik, jármű/óra dimenzióban, a reggeli csúcsórák átlagára. A különbségábra a mai sebességviszonyok és a Nagykörúton belül egyöntetűen 30 km/ó sebességkorlátozás forgalmi hatásai közötti különbséget írja le.

- A Kiskörút különböző szakaszain 50-230 jármű/óra forgalomcsökkenés látszik, ennek megfelelően az odavezető utakon is hasonló mértékben csökkennek a forgalmak.
- Az átterelődség fő célja a Nagykörút mindkét iránya, de kisebb elterelődség fogalmak megjelennek a Nagykörúton kívüli úthálózaton is.
- Látványos, hogy a Ceglédi és a Szolnoki utak közötti nagykörúti szakasz jóval kevésbé célja az átterelődségnek.
- Meglepő módon a Kiskörút nyugati szakaszán lényegében nincs forgalmi változás és szintén meglepő, hogy a Nagykörút déli és délkeleti szakaszain az óramutató járásával ellentétes irányban a legnagyobb a forgalomnövekedés. Ez alapján az elterelődséssel leginkább érintett forgalmi áramlatok a Petőfi Sándor és a Batthyány utcákon eddig a Kiskörúton át a Szolnoki út felé tartó, a fejlesztés hatására azonban már a Nagykörúton megvalósuló áramlat.
- A területen található alacsonyrendű hálózatra való kis mértékű átterelődség arra vezethető vissza, hogy az egyöntetű sebességkorlátozás bevezetése után a várhatóan kis forgalom nagyságok mellett e vonalak mentén előfordulnak olyan esetek, mikor a jelenlegi főúti szakaszoknál rövidebb, gyorsabb áthaladás adódik az alsórendű hálózati elemeken.
- A háttérvizsgálatok alapján az látszik, hogy a Széchenyi körúton és a vele párhuzamos kiskörúti szakaszon egyaránt főleg a Ceglédi, a Budai és az Izsáki utak közötti forgalom bonyolódik le, a délre tartó irány reggel jelentősen erősebb.
- A belvárosi sebességkorlátozás nem hoz alapvető szerepváltozást, csak megerősíti a nagykörúti ágat.
- Az irányok közötti megoszlás nem változik a fejlesztés nélküli esethez képest.

47. ábra: A Nagykörúton belül egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



- Az Erzsébet körút vizsgált keresztmetszetén az látszik, hogy a sebességkorlátozás nélkül a Szolnoki út, a Műkerti sétány, a Halasi út, a Küküllő utca és az Izsáki utak közötti forgalom zajlik a Nagykörút ezen szakaszán, mintegy 700-700 jármű/óra értékben (irányonként).
- A fejlesztés hatására az útirányok nem változnak. A körút forgalma kis mértékben megnövekszik.
- A reggeli csúcsban tapasztalt jelenségek jelennek meg délután is.

A fentiek alapján a sebességkorlátozás önmagában kisebb léptékű forgalomátterelődséget okoz a Kiskörút felől a Nagykörút irányába a két körút közötti utcák forgalomcsökkenésével. Ilyen értelemben a Belvárost egyértelműen és hatásosan tehermentesíti, részletes tervezése, társadalmassítása javasolt.

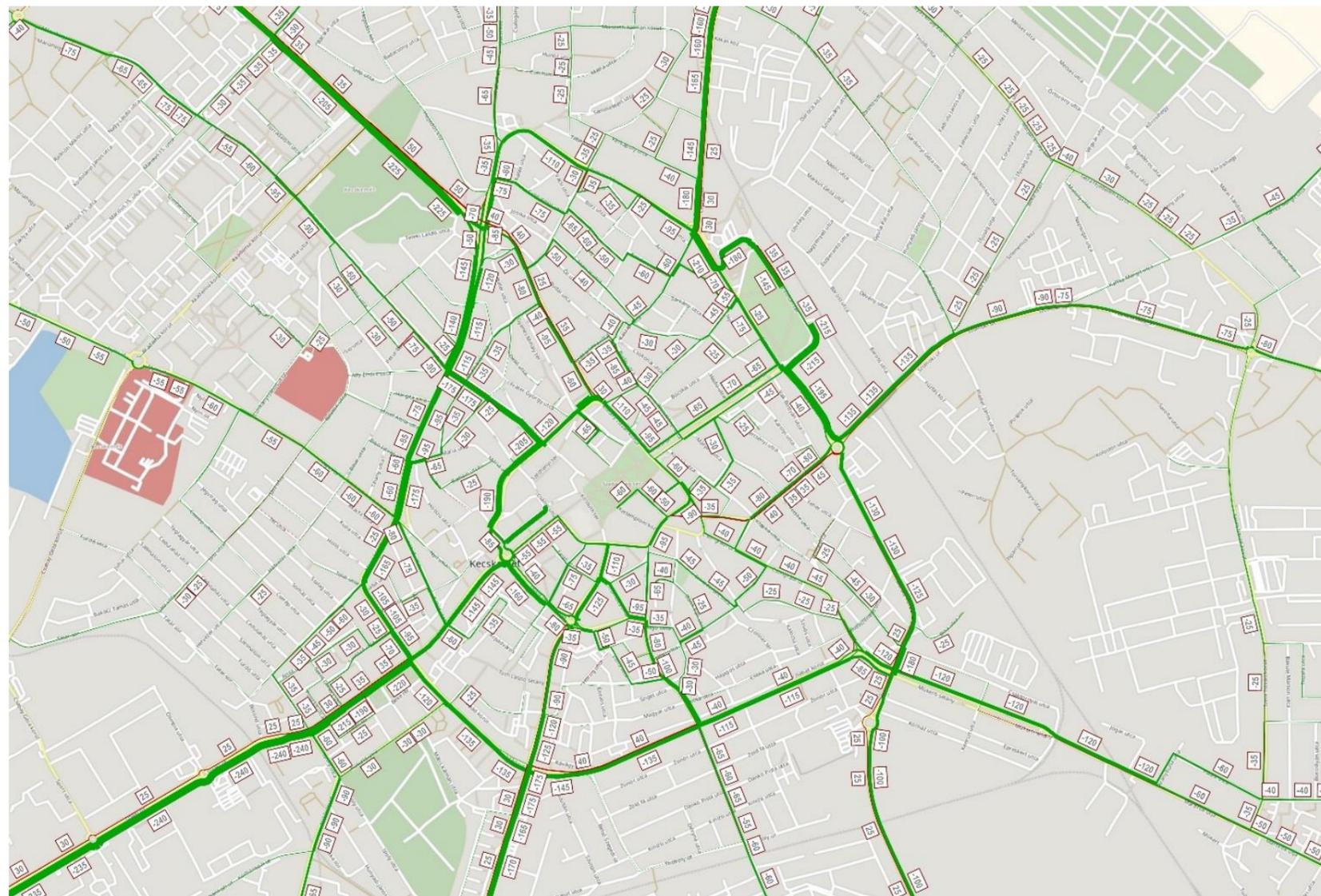
A Nagykörúton belüli területre érkező járművek számának csökkentése (a parkolási intézkedések hatásainak vizsgálata)

Egy igazságosabb, az alkalmi, rövidebb ideig tartó parkolási igényekkel fellépő használókat a hosszú ideig parkolókkal szemben kedvezményező parkolási rendszer hatásait kívántuk modellezni ebben az esetben. A hosszabb ideig parkoló járművek egy része az itt lakókhöz, más része az itt dolgozókhöz kötődik, akik jelenleg komoly városi támogatást kapnak a kedvezményes bérletárakon keresztül. A munkavállalók a reggeli csúcsban érkeznek, így a reggeli csúcsóra forgalmi viszonyait jelentősen befolyásolhatja az az intézkedés, hogy egy részük nem érkezik meg autóval a Belvárosba. Az intézkedés nem modellezett fő hatása az üres, más parkolási vagy általánosan más célra használható belvárosi területek felszabadulása. A modellezés során 2000 jármű/óra általános forgalomcsökkenéssel számoltunk, ami igen jelentős érték.

Amint az egyértelműen látható, az intézkedés általános és jelentős forgalomcsökkenést hoz magával az úthálózat minden elemén. Az ennél kisebb mértékű változások a beérkező járművek számában nagyon hasonló, csak mértékében kisebb forgalmi változásokat hoznak mind a reggeli, mind a délutáni csúcsidőszakban.

A parkolási intézkedések hatásai természetesen ennél összetettebbek, de a modellezés alapján elmondható, hogy forgalmi szempontból egy igazságosabb, az alkalmi, rövidebb ideig tartó parkolási igényekkel fellépő használókat a hosszú ideig parkolókkal szemben kedvezményező parkolási rendszer forgalmi hatásai a csúcsidőszakokban jelentősek.

48. ábra: Nagykörúton belül eső terület parkolóhelyszám csökkentése– 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



A Kápolna utca kerékpáros utcává alakítása

A kerékpáros utcává alakítás hátterét és részleteit a 6. fejezetben ismertettük. A modellezési eredményeket azért a Belvárossal foglalkozó részben mutatjuk be, mert lényeges hatásai inkább itt jelentkeznek, mint a város kerékpáros hálózatán. A kerékpáros utca fő jellegzetességeit (pl. alacsony sebességek, kerékpárosok megelőzésének tiltása) alacsony, 10 km/ó megengedett sebességgel és maximum 200 jármű/óra kapacitással vettük figyelembe.

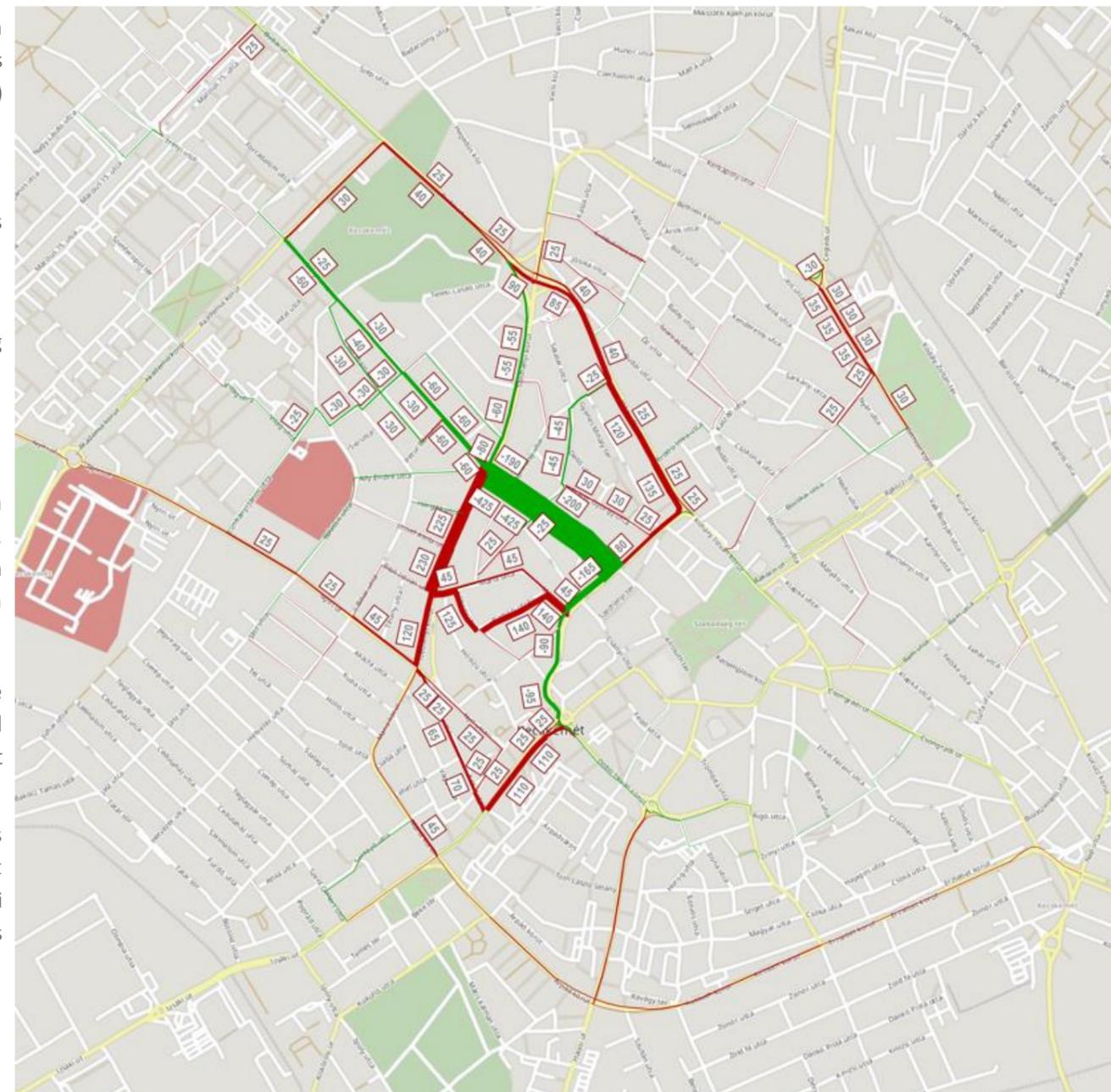
Az alacsony sebességeknek a különbség-ábra tanúsága szerint igen komoly forgalomátrendező hatása várható:

- A Kápolna utca két irányából 600 feletti járműforgalom terelődne át óránként. A reggeli csúcsban a Belváros felé tartó irányból kétszer több forgalom tűnik el, mint a kifelé tartó irányból.
- Az áterelődések jól érzékelhetően három fő csatornát jelöl ki:
 - Budai út-Jókai utca: ez talán a legjobb áterelődési útvonal, ma is forgalmas elemeken jelennének meg a forgalmak.
 - Széchenyi körút-Margit utca-Mihó utca: lekorlátozandó, nagyobb forgalomra alkalmatlan útvonal.
 - Nyíri út-Kőhid utca-Petőfi Sándor utca: ma is forgalmas, széles körben használt útvonal.
- A Kápolna utca forgalmi szerepét és súlyát jól mutatja, hogy mindhárom új útvonal a Széchenyi lakótelep és a Széchenyi tér között húzódik, azaz egyrészt relatív rövid távú utazás, másrészt egyértelműen belvárosi célú, azaz jelentős részben alighanem fehérgalléros, munkavállalói jellegű utazásokat takar. E két tényező egyben a relatív könnyű autóbuzsós, kerékpáros vagy akár gyalogos helyettesíthetőséget jelenthet, amit például éppen a Kápolna utca kerékpáros utcává alakítása is támogathat.

A modellezés eredményei alapján a Kápolna utca kerékpáros utcává alakítása jelentős, de szűk körre és szűk területre vonatkozó forgalmi hatásokkal jár. Fontos kiemelni, hogy e hatások egy része más vizsgált fejlesztések hatásaival rokonítható, amely közös hatásokat egy később bemutatott vizsgálatban egyesítettünk (lásd. 66. oldal: a Belvárost érintő tervek együttes vizsgálata).

Javasolható a kerékpáros utcák kialakíthatóságának részletes vizsgálata, amely figyelembe veszi az autóbuzsós közlekedés érdekeit, a forgalom átrendeződésének hatásait, a lehetséges alternatív városi helyszíneket. A bevezetést megelőzően javasolható a lehetséges „pilot” helyszínek meghatározása (például Széchenyi és Kossuth téri közlekedési terület, Arany János utca), a kísérleti terület kialakítása és a közlekedési tapasztalatok széles körű gyűjtése, elemzése és értékelése.

49. ábra: A Kápolna utca kerékpáros utcává alakítása - 2030 reggeli csúcs - különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



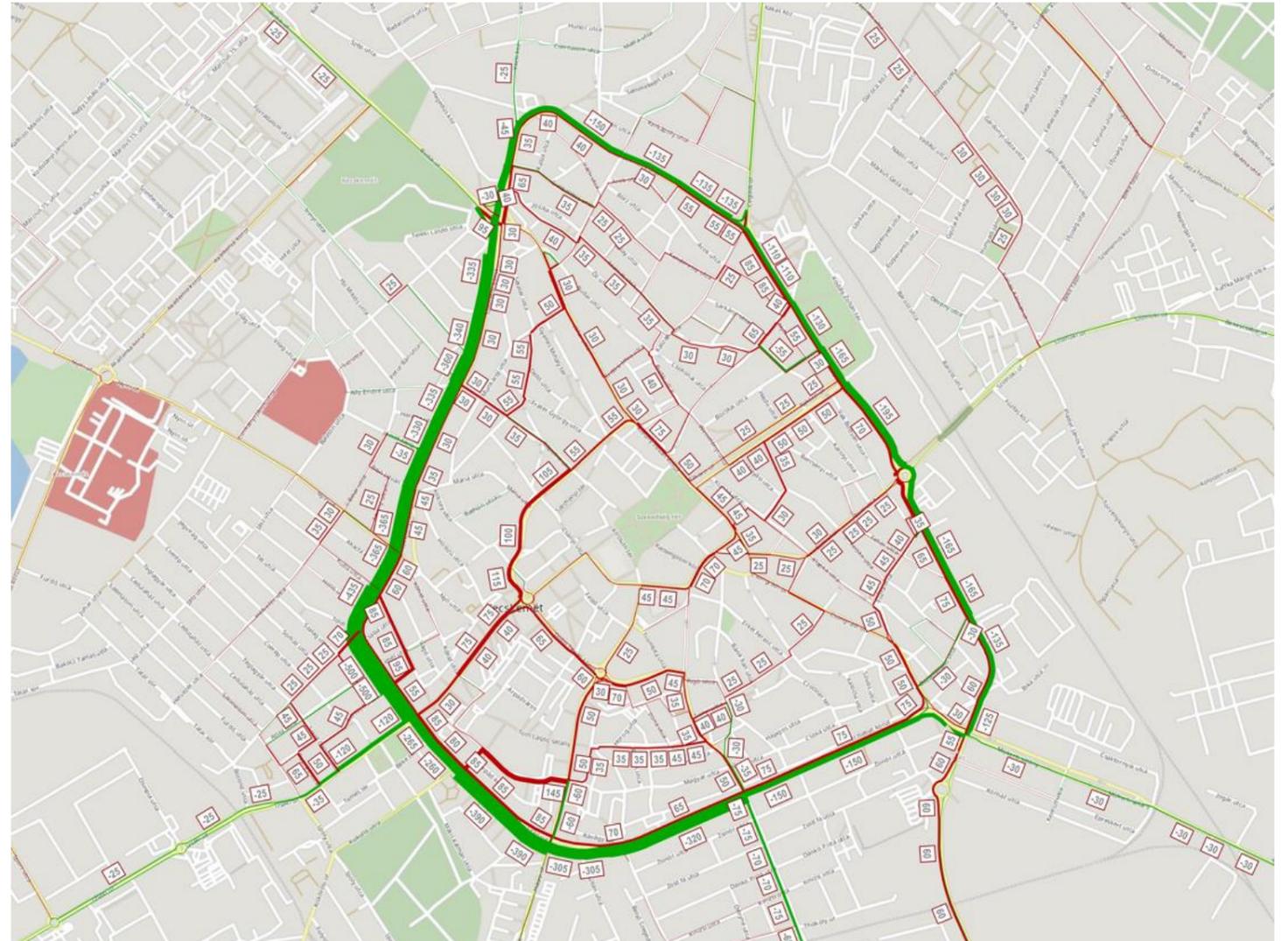
Nagykörúti buszsáv

Külön megvizsgáltuk azt a fejlesztési lehetőséget, melynek során a Nagykörúton az óramutató járásával ellentétes irányában, a külső forgalmi sávban buszsáv létesülne azon úthálózati szakaszokon, ahol legalább két sáv van egy forgalmi irányban.

- Amint a különbségábrából látható, a Nagykörútról eltűnő egyik sáv hatása a Kiskörútra és a Belváros kis utcáira tolja át a forgalmat.
- A legnagyobb forgalomcsökkenés a Nagykörúton a nyugati és délnyugati szakaszokon látható, az északi és a keleti szakaszok jóval kevésbé érintettek.
- Úgy tűnik, hogy a tervezett állapotban a Nagykörúton lebonyolódó forgalom a Belvárosban át találja meg az útját és érdekes módon ebben a Kiskörútnak nincs annyira kitüntetett szerepe, viszont nagyon sok kis utca kapna többlet forgalmakat a mai állapothoz képest.

A modellezés eredményei alapján ezt a fejlesztési lehetőséget - főként a jelentős többletforgalmak belvárosi kis utcákra való áttelődése miatt - a tervezői oldal nem javasolja.

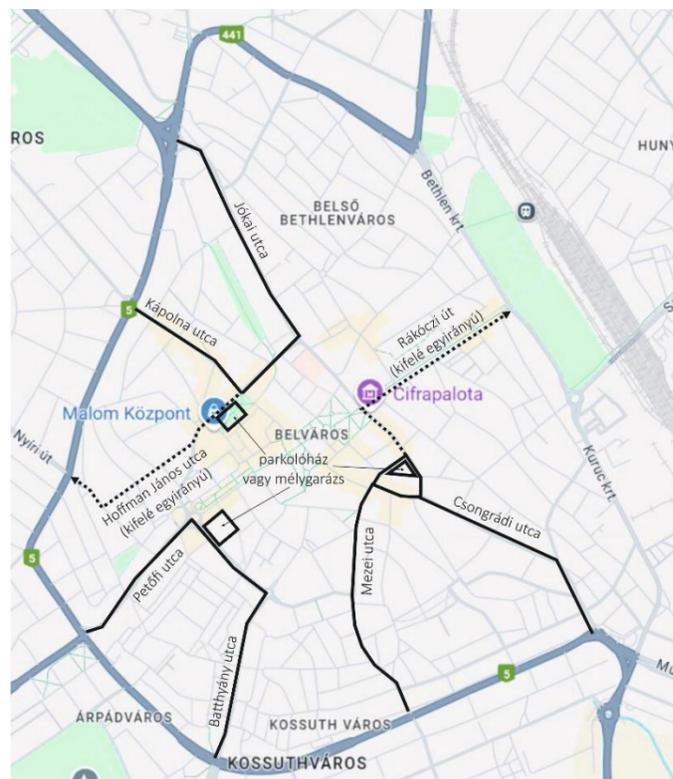
50. ábra: Nagykörúti buszsáv kialakítása az óramutató járásával ellentétes irányban - 2030 reggeli csúcs - különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



A Belváros közúthálózatának hurkos rendszerré alakítása

A 2008-as városi közlekedési koncepció a Belvárosra, azon belül a Kiskörútra vonatkozó közúthálózati távlati fejlesztési elképzelése egy hurkos rendszer kialakítására tett javaslatot, ahol a Kiskörút csak az autóbuszok és a kerékpárosok számára körbejárható, a személygépkocsival közlekedőknek azonban nem. Ez a hurkos rendszer 2025-re az ábrán

51. ábra: A hurkos rendszer tervezete



látható rendszerré fejlődött. A két- és egyirányú hurkok a parkolási létesítményekkel kiegészülve olyan hálózatot alakítanak ki, amelyeken keresztül meg lehet közelíteni a Belvárost, de nem lehet rajta áthaladni. Ezzel a közúthálózati rendszerrel tervezett biztosítani a Belváros átmenő forgalmi terhelésének és a légszennyezésnek csökkentését, a belvárosi zöldfelületek és gyalogosövezetek növelését, illetve a Főtéri térfűzér kiterjesztését.

A hurkokon távlatban más célokra átépíthető parkolóházak tervezettek. Érdeemes figyelembe venni, hogy a hurkos rendszer kiépítéséhez szükséges a nagykörúti csomópontok átalakítása és a ma egyirányú utcák kétirányúvá történő kialakítása is. A tervnek további elemét képezte a közterületi parkolás igen jelentős korlátozása is.

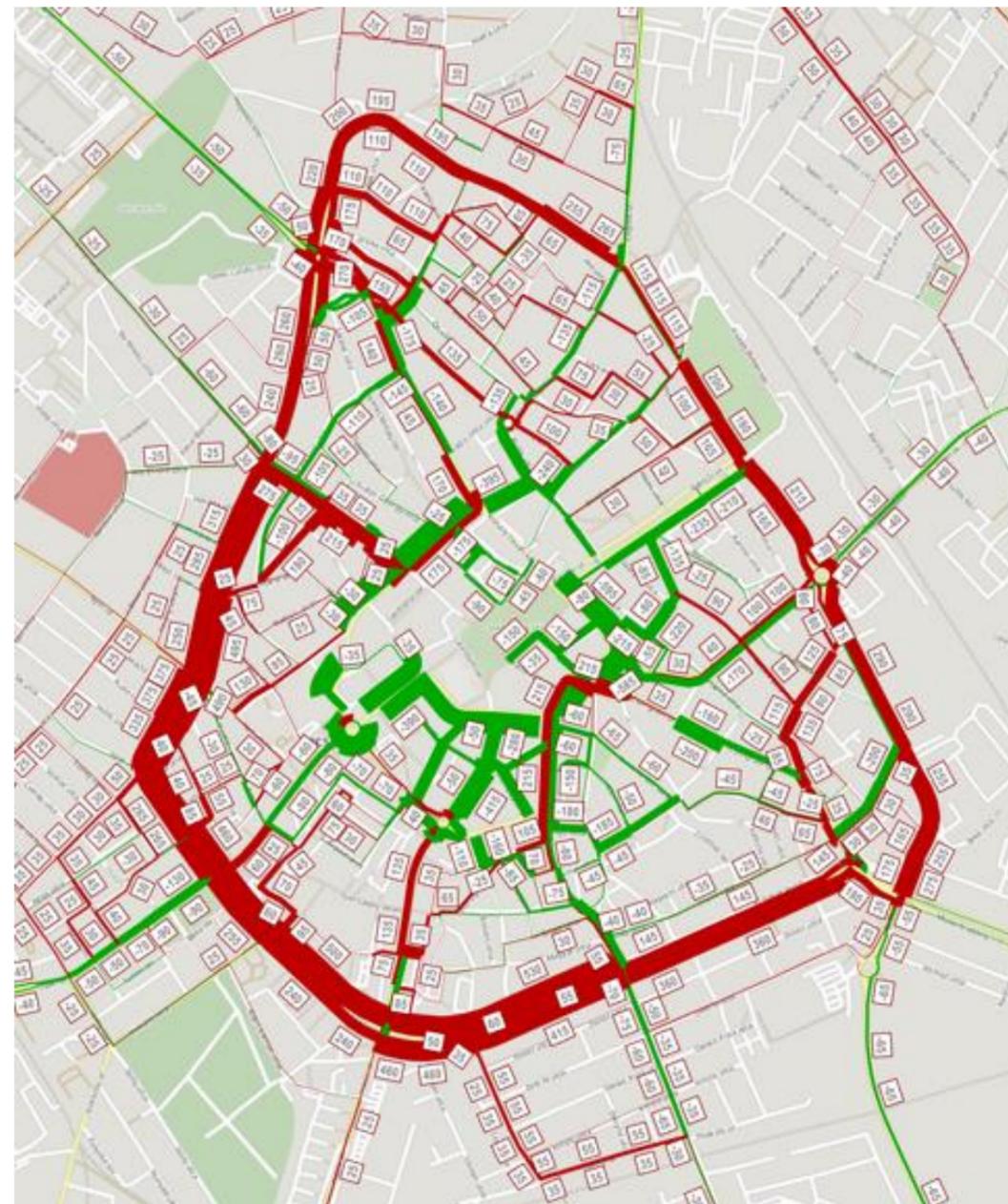
A hurkos szerkezet forgalmi modellezésének eredményei meglehetősen nehezen áttekinthetőek, a változások nagyon sokrétűek:

- A hurkos rendszer kialakítása esetén a forgalmi modellezés a Kiskörúton, valamint néhány – a Nagykörút és a Kiskörút között húzódó – útszakasz (Petőfi Sándor utca, Mezei utca, Csongrádi utca, Rákóczi út, Nagykörösi utca) egyes irányokban forgalomcsökkenést mutat.
- Ugyanakkor a hurkos rendszer forgalmonövedést is generál (piros színnel jelzett szakaszok), részint a Nagykörút egyes szakaszainak egyes irányain (leginkább a dél-nyugati szakaszon), másrészt pedig a ma egyirányú utcákon kialakított ellenirányokban. A hurkok kiskörúti szakaszain is létrejönnek új, forgalmas ellenirányok.
- A Belváros északkeleti felén a kis utcákon új forgalmak jelenhetnek meg a modell eredményei alapján, melyek azonban nem kívánatosak, ezért ezek korlátozása alapvető fontosságú feladatként jelentkezne.
- A forgalmi modell nem alkalmas arra, hogy az általánosan nem átjárható Kiskörút miatt közlekedési módot váltók számát, arányát megbecsülje, ahogyan a közterületi parkolás szigorításának hatásait sem jelzi. Tehát a rendszerben megjelenik minden ma ide tartó és itt átmenő forgalom. Az előbbi a hurkokon és a kis utcákon, az utóbbi pedig többnyire a Nagykörúton.

A modellezés eredményei alapján a hurkos rendszer forgalmi hatásai sokrétűek, sok minden múlhat a konkrét és jól átgondolt részletes szabályozáson, műszaki megoldásokon és terveken. A megoldás az átmenő forgalom jelentős részét biztosan távol tartja a Belvárostól, a célforgalmak távoltartása viszont más intézkedések (fenntartható közlekedési

módok helyzetbe hozása, felszíni parkolási díjak emelése, a parkolási rendszer újraszabályozása) következménye lehet. A hurkos rendszer megvalósíthatóságát részleteiben vizsgálni kell, a fenti eredmények alapján kisebb finomításokkal alkalmas lehet a kitűzött célok távlati megvalósítására. Az új hurkos rendszer közeljövőben történő kialakítása és bevezetése a várhatóan radikális forgalmi átrendeződés, a forgalmi és területhasználati részletek tisztázatlansága, valamint a várhatóan jelentős beruházási és közterületalakítási költségek miatt jelenleg nem javasolható.

52. ábra: A belvárosi hurkos rendszer - 2030 reggeli csúcs - különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)



Belvárosi fejlesztési ív: a Belvárost érintő tervek együttes vizsgálata

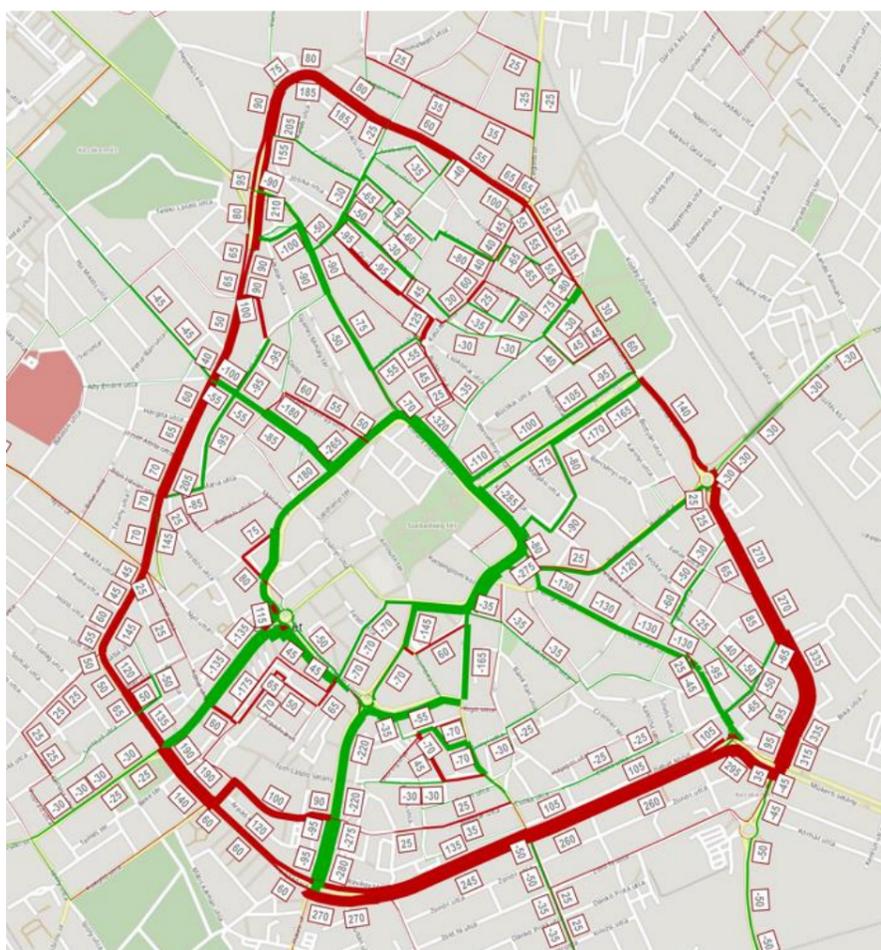
A fejlesztési ívben négy fejlesztés együttes hatásait vizsgáltuk:

- 30 km/ó sebességkorlátozás,
- Kiskörúti buszsáv,
- Kápolna utcai kerékpáros utca,
- Igazságosabb parkolási rendszer

A négy fejlesztést az alábbi variációkban vizsgáltuk:

- Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás és a kiskörúti buszsáv együttes megvalósítása;
- Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv és a Kápolna utcai kerékpáros utca együttes megvalósítása;
- Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv, a Kápolna utcai kerékpáros utca és az igazságosabb parkolási rendszer együttes megvalósítása.

53. ábra: Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás és a kiskörúti buszsáv együttes megvalósításának forgalmi hatásai 2030-ban, a reggeli átlagos csúcsórában

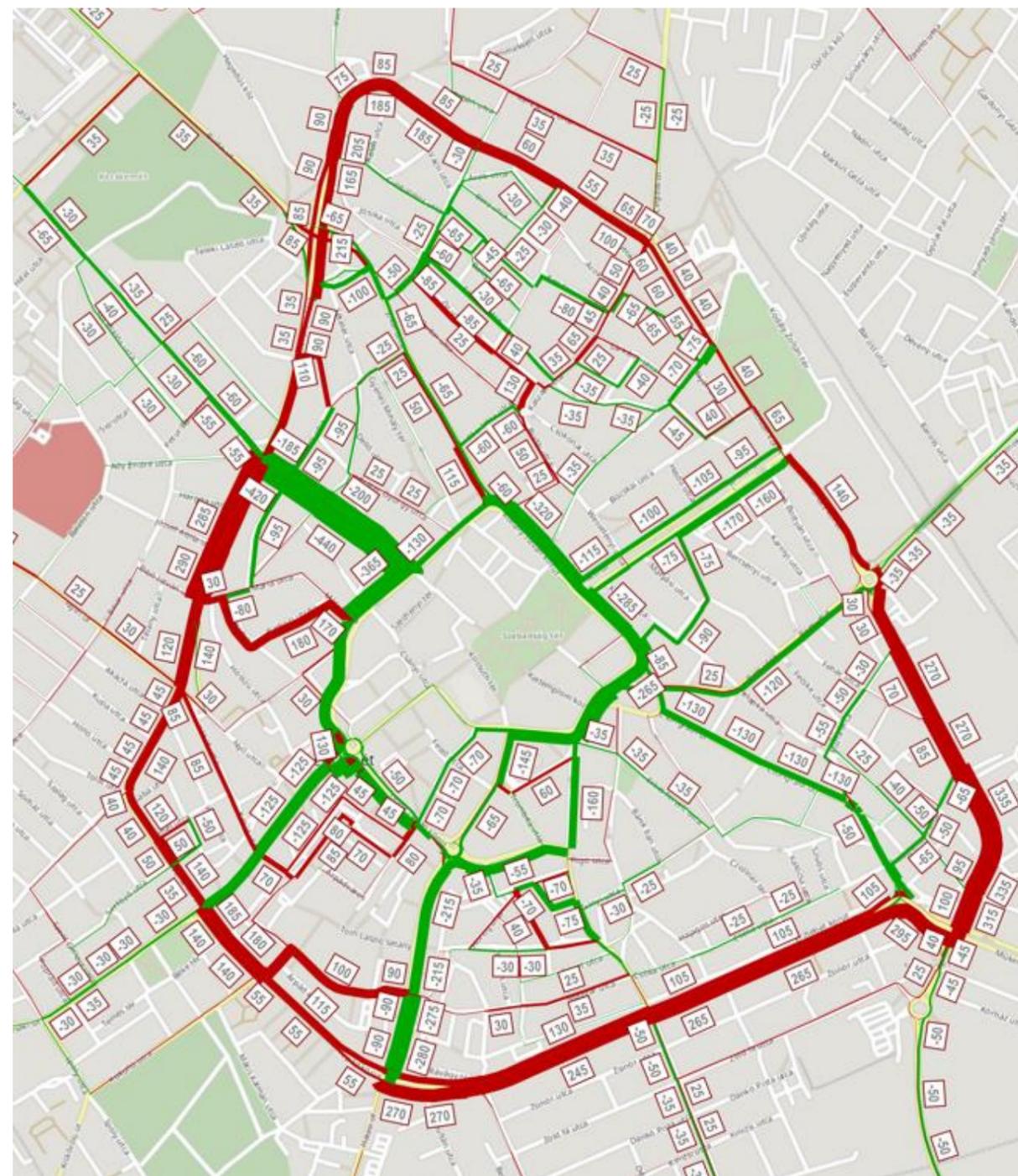


A Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás és a kiskörúti buszsáv együttes megvalósítása

Az ábra és az előző oldalakon bemutatott fejlesztési elképzelések együttes összevetéséből és megjelenítéséből látszanak a két fejlesztés forgalmi hatásai, melyek leginkább (kis egyszerűsítéssel) összeadódnak. A modell eredményeiből az látható, hogy egyrészt az egységes és hatásos sebességcsökkentés (30 km/ó) önmagában sokkal jelentősebb forgalmi hatásokat indukál, másrészt pedig, hogy a két fejlesztés forgalomátrendező hatása csak kisebb részben fed át.

A Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv és a Kápolna utcai kerékpáros utca együttes megvalósítása

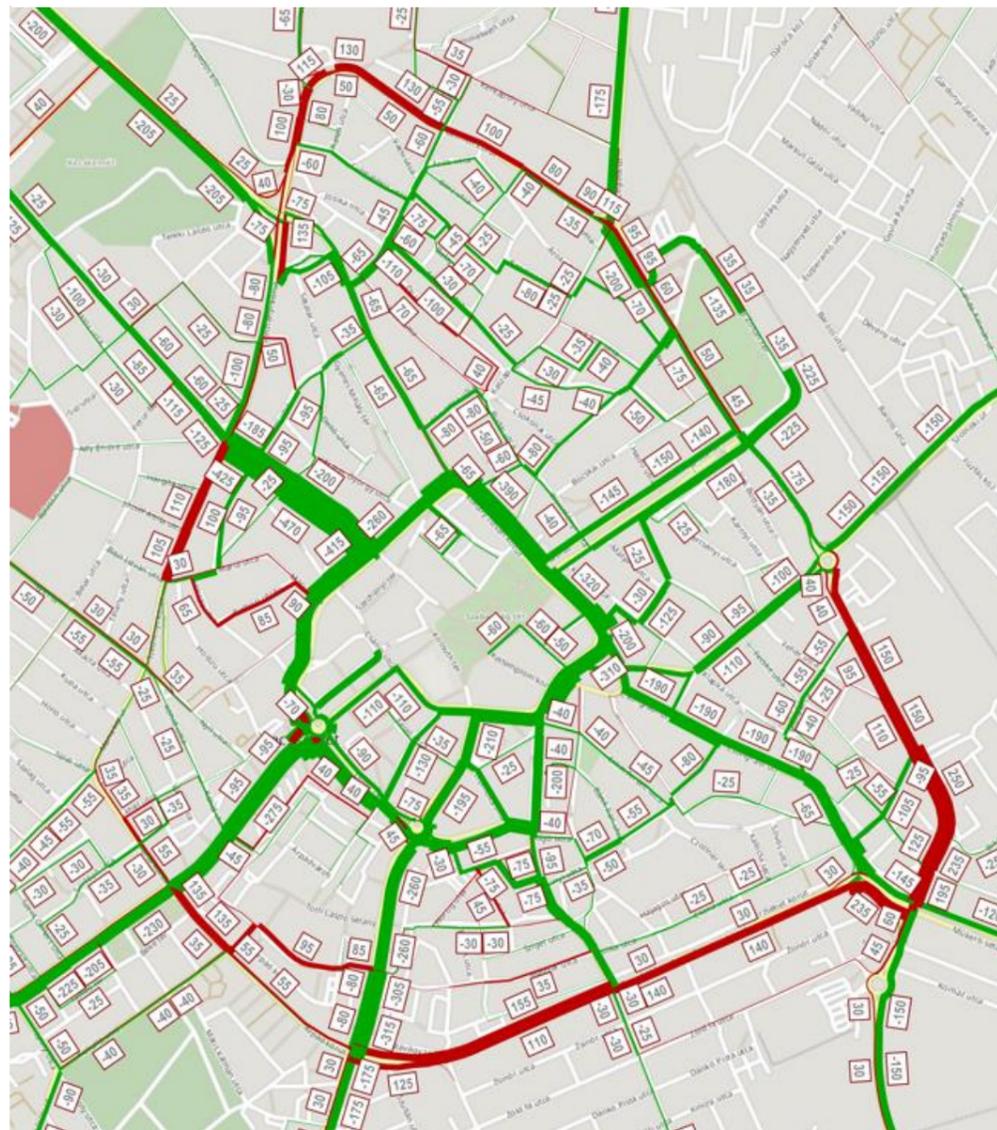
54. ábra: Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv és a Kápolna utcai kerékpáros utcává alakítása együttes megvalósításának forgalmi hatásai 2030-ban, a reggeli átlagos csúcsórában



Az ábra és az előző oldalakon bemutatott fejlesztések összevetéséből látszik, a három fejlesztés forgalmi hatásai ezúttal is nagyjából (de itt sem teljes egészében) összeadódnak, forgalomátrendező hatásai csak kisebb részben fednek át. A Kápolna utca átalakításának hatásai jól kivehetők.

Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv, a Kápolna utcai kerékpáros utca és az igazságosabb parkolási rendszer együttes megvalósítása.

55. ábra: Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv, a Kápolna utca kerékpáros utcává alakítása és a parkolási intézkedések együttes megvalósításának forgalmi hatásai 2030-ban, a reggeli átlagos csúcscsúcsában



Az igazságosabb parkolási rendszer, mint önálló intézkedés jelentős forgalomcsökkenést jelentett (2000 jármű/órával kevesebb forgalommal számoltunk). Ha ezt a forgalomcsökkenést a másik három fejlesztéssel együtt vizsgáljuk (az előző ábrával való összevetés), akkor ez a forgalomcsökkenés a Nagykörúton belül a legtöbb korábbi forgalmonövekedést ellensúlyozza és még a Nagykörút egyes szakaszain is szinte nullára csökkenti a többi fejlesztés okozta forgalmonövekedést. Kisebb forgalomcsökkenés mellett ezek a hatások természetesen kisebbek, de hasonlóan kedvező irányúak.

A négy fejlesztés együttes értékelése az alábbi:

- Az egyébként hasonló hatásmechanizmussal bíró fejlesztések a forgalmak jellegei és lokális tényezők miatt kevésbé fednek át, sokkal inkább összeadódnak.
- A legnagyobb általános hatással az egységes sebességkorlátozás (30 km/ó) és a parkolási intézkedések járnak. Ezek hatása a teljes Nagykörúton belüli területre kiterjed.
- A kiskörúti buszsáv forgalmi hatásai önmagában sem voltak jelentősek, így itt sem meghatározóak.
- Lokálisan igen komoly hatása van a Kápolna utca kerékpáros átalakításának.
- A forgalmi átalakítások negatív hatásainak mérséklésére (tehát a forgalmi növekmények csökkentésére) a parkolási intézkedések általánosan igen alkalmasak lehetnek.

A behajtási korlátozások kérdésköre

A behajtási tilalmak a nemkívánatos forgalmak védett területen kívül tartását szolgálják. Hazai példákban általában a védett belvárosok (a budapesti Váci utca), történelmi területek (Budai vár), turisztikai attrakciók (Szentendre belvárosa) védelmére szolgál. Azokon a helyeken, ahol bevezették, ez általában az ott lakók egyetértésével történt, komplex és időigényes részletszabályozási, szemléletformálási és társadalmassági munkarészek keretében.

Kecskemét esetében a behajtási korlátozások Kiskörúton belüli területek vagy annak egyes részei esetében lennének értelmezhetőek, azonban érdemes kiemelni, hogy e területen belül jelentős forgalomvonzó létesítmények találhatóak (például bevásárlóközpontok, üzletek, szállodák, hivatalok, iskolák és számos lakóingatlan), melyek megközelíthetősége, elláthatósága közérdek. A sokféle szereplő számára egyaránt megfelelő behajtási rendszer kialakítása hosszas érdekegyeztetést igényel.

Közlekedésszakmai alapon akkor támogatható egy behajtási korlátozás, ha:

- az itt lakók első autóra érvényes (ilyenkor általában egyben parkolási engedély is a behajtási engedély), de a második, harmadik járművekre már nem,
- az itteni üzletek dolgozói, tulajdonosai csak kis számban juthatnak engedélyhez,
- az itt dolgozók ténylegesen csak kis számú – indokolt és méltányolható – behajtási engedélyhez (például az önkormányzati és a megyei hivatalok dolgozói egyáltalán nem) juthatnak hozzá,
- kiépül és működtetésre kerül nem csak a behajtást figyelő és ellenőrző műszaki infrastruktúra, de egy city-logisztikai rendszer is, ami a szállítási forgalom egyedi behajtásait feleslegessé teszi.

A fenti, szigorú feltételek azért szükségesek, mert ezek a behajtási engedélyek értékesek lesznek, és ha mindenki könnyen hozzáfér, akkor semmilyen hatást nem lehet elérni a célok teljesítése érdekében. Ennél is rosszabb forgatókönyv, ha a helyiek azt látják, hogy az itt dolgozók könnyen jutnak engedélyhez, nekik meg lakosként ez tiltott/nem lehetséges.

A problémafelvetés összefügg a névleg – de valódi műszaki tartalom nélkül – ma is létező Nagykörúton belüli zéró emissziós zóna kérdéskörével, amelynek célja megkérdőjelezhető, eszközei pedig nincsenek, így jelenlegi formájában kivezetése javasolt.

Kecskeméten egy ilyen intézkedés célja a belvárosi közúti forgalmi nyomás és a parkolási igények csökkentése, másrészt a környezetvédelem erősítése lenne. Álláspontunk szerint ezeket a célokat más, kevésbé célzott, általánosabb és nehezebben támadható eszközökkel is el lehet érni. A már bemutatott fejlesztések (például általános sebességcsökkentés, kiskörúti buszsáv, Kápolna utca átalakítása, igazságosabb parkolási rendszer bevezetése) eredményei is nagyon hasonlóak a biztosan megosztó egyedi kivételek lehetőségétől eltekintve. Egészében nem tartjuk jó célként a szabad behajtás teljes megszüntetését. Technológiai megoldásként felmerülhet a rendszámalapú behajtási rendszer bevezetése. A rendszer kialakítása technológiai oldalról lehetséges és kivitelezhető, ugyanakkor minden eddigi felsorolt ellenérv ebben az esetben is érvényes.

A közlekedési koncepció időtávján belül a behajtási korlátozások bevezetése nem tűnik sem célravezetőnek, sem megvalósíthatónak (megvalósíthatósági tanulmány és tervek hiánya, a lakossági felmérések szükségessége, az együttműködő tervezés és a szemléletformálás jelentős időigénye), másrészt kevésbé megosztó és könnyebben megvalósítható megoldásokkal is el lehet érni a kívánt célokat.

A belvárosi parkolóházak, felszín alatti parkolók kérdésköre

Kecskeméten a múltbéli városfejlesztési koncepciók Belvárossal kapcsolatos fejlesztési céljai, illetve a tervezett beavatkozások szintjén is több helyen megjelennek a parkolóházak. A hurkos rendszer hurkain és a nagykörúti átszállóponthoz megjelenő létesítmények fő célja a belvárosi közterületi parkolási igények építményekbe terelése, az utcák felületeinek felszabadítása. Távlatosan, a Belvárosra vonatkozó tervek leginkább parkolóházakban és felszín alatti parkolóknál gondolkodtak a felszíni közterületi parkolás jelentős visszaszorítása mellett.

Meglátásunk szerint, a kecskeméti Belváros élő, szolgáltatásgazdag volta nagy érték. Az ellátás, a szolgáltatások és a munkahelyek kiszolgálása ekkora területen a közeljövőben sem nagyon képzelhető el csak parkolóházakból, illetve felszín alatti parkolókból aely állítást fokozottan alátámasztja az ilyen beruházások magas kiépítési költsége és az ezt általában övező lakossági ellenállás. Ennek okai számosak, többek között a szolgáltatásokhoz való gyaloglási távolság és idő minimalizálása, a parkolóházak által nyújtott területi lefedettség korlátai, illetve a beruházás költségei, a felszíni parkolás jelenlegi díjszabása, vagy éppen a lakosság erős ragaszkodása a közterületi parkoláshoz, nem teszi valószínűvé még közép távon sem a közterületi parkolás jelentős mértékű visszaszorítását/felszámolását.

Félő emellett, hogy a Belvárosban kialakuló új parkolási kapacitás hosszú távon is arra ösztönzi majd az embereket, hogy továbbra is személyautóval érkezzenek meg a város belső területeire. Az áruszállítás kapcsán a city-logisztikai rendszer kiépítéséig (ha az egyáltalán rentábilisan kialakítható és üzemeltethető) a teherforgalomnak meg kell tudnia állni a boltok, a vendéglátóhelyek és a csomag-automaták előtt. A lakásokban, házaknál folyó építkezésekhez, költözésekhez közterületi parkolóhelyek kellene. A helyben lakók és a mozgássérültek számára szintén biztosítani kellene a közterületi parkolást. A motorosok parkolása jogilag nagyon nehéz ügy, várhatóan ők is meg fogják jelenni, ahogyan az önkormányzati és a közműcégek járművei is.

Egészében nem csak valószínűbb, de akár vonzóbb forgatókönyv is lehet, ha a Belváros területén a jelenleginél kevesebb, de minőségibb, szabályozott és a mainál elérhetőbb (de drágább) közterületi parkolás zajlik, megfelelő prioritások mellett. Szempont az is, hogy a közterületi felszíni parkolás visszaszorítása egyben jelentős önkormányzati forrásszűkítést is jelenthet, a megfelelő alternatívák hiányában (ld. parkolóházak, felszín alatti parkolók).

A városban van tapasztalat parkolóházak, illetve felszín alatti parkolók üzemeltetésével kapcsolatosan, hiszen a Belváros több területén (Bercsényi utca, Bocskai utca, Hotel Udvarház, Malom bevásárlóközpont) is találhatunk ilyeneket, s a kórháznál nemrégiben átadtak egy új egységet. Az üzemeltetés tapasztalatait érdemes feldolgozni és tovább gondolni. Véleményünk szerint a belvárosi munkahelyek parkolási kihívásaival kellene elsődlegesen foglalkozni, s az ezekhez kötődő munkavállalói parkolást lenne érdemes vizsgálni. Komoly előzetes műszaki, üzleti, társadalmi, közlekedési és finanszírozási vizsgálatok, majd ezek alapján stratégiai döntések szükségesek arra nézve, hogy a parkolási igényeket hol, milyen formában (közterületen, parkolóházak, mélyparkolók), milyen mértékű kiváltással (közösségi közlekedés és kerékpáros hálózat intenzív fejlesztése) és milyen üzleti modellben (például munkaadók parkolóhely megváltásai a munkavállalók részére) mellett kívánjuk a jövőben kielégíteni, illetve megvalósítani.

A parkolóházak építésével kapcsolatosan érdemes kinyitni a szakmai vitát. E vitában felhozható érvek:

- Egy jól megépített, jól működő, jó kapcsolatokkal rendelkező, a közvetlen környezet által elfogadott, kihasznált és rentábilisan fenntartható parkolóház/mélyparkoló nagy érték.
- Sok hazai városban régi terv parkolóházak, mélygarázsok építése, de ezek nagyon ritkán valósulnak meg.
- A mélygarázs még a parkolóháznál is sokkal költségesebb megoldás, melynek csak partnerek bevonásával, jól kidolgozott üzleti modell mellett lehet egyáltalán realitása Kecskeméten.
- A parkolóházak meg nem épülésének egyik oka a magas költség és ebből fakadóan a rentabilitás: egy drágán megépített garázsban vagy nagyon drága a parkolás (így kevesen használják), vagy pedig minden parkolással töltött órát jelentősen szubvencionál az önkormányzat. A költséghatékonyság nem, vagy csak a társadalmi hasznokat is integrálva tud megjelenni szempontként.

- A parkolóházak hosszú távon is forgalmat vonzanak egy olyan területre, aminek az autóbuzos, kerékpáros és gyalogos megközelíthetősége ma is kiváló. Tekintve az autómentesítési szándékokat, még a más célokra könnyen átalakítható parkolóházak építése is megfelelő érvrendszert, s jól kidolgozott üzleti és üzemeltetési modellt követel.
- A belvárosi telkek biztosan többet érnek annál, minthogy érdemes legyen rajtuk parkolóházat építeni, így a Belvárosban elsődlegesen a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás támogatása távlatos megoldás. A mélyszíni parkolók kialakításának vizsgálata, amennyiben ezt a város napirenden kívánja tartani, sürgető. Az ebben hozandó stratégiai szintű döntések nélkül az ilyen fejlesztések lebegtetése csak a valódi megoldások megvalósítását hátráltatja/odázza el.
- Egyre fontosabb szempont, hogy a kinézett telkek környezetében lakók vajon mit szólnak majd a megjelenő közúti forgalomhoz.
- Komoly kérdés lehet, hogy egyáltalán van-e (még) a parkolási infrastruktúra fejlesztésére alkalmas telek megfelelő helyen és elérhető áron.
- A hazai gyakorlati példák nagyobb része nem támasztja alá a parkolóházak építésének szükségességét: Szegeden nemrég zártak be egy belvárosi parkolóházat, Egerben konstrukciós hibák miatt az egyébként jó helyen fekvő parkolóházat nem használják, de Pécsen is éveken át húzódtak a parkolási fejlesztésekkel kapcsolatos ügyek. Sajnos általános tapasztalat, hogy nem túl biztatóak a vidéki parkolóházak, közösségi mélyparkolók foglaltsági adatai, emiatt csak megfelelő finanszírozási és működtetési modell, valamint átgondolt városi parkolási szabályozás megléte esetén javasolható helyi parkolóházak és mélyparkolók kiépítése Kecskeméten.

10.6. A BELVÁROS FEJLESZTÉSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

A Belváros fejlesztési céljainál és eszközeinél együtt kezeltük a Belváros közúti, parkolási és city-logisztikai igényeit, egyben az egyes közlekedési módoknál a Belvárost érintő, megvalósíthatónak ítélt fejlesztéseket is beemeltük, mint például a kerékpáros utca létrehozásának vagy a kiskörúti buszsávnak az ötletét.

A Belvárosi forgalmi és parkolási igények prioritásai

Az egyébként távlatban teljes autómentesítésre szánt Belváros esetében a megjelenő közúti forgalmak kapcsán a tervezők az alábbi prioritási listát javasolják, mint a későbbi döntések hátterét:

1. az itt lakók ki- és bejutási forgalmának biztosítása,
2. az itt működő üzletek és intézmények rakodási igényeinek kielégítése,
3. az itt lakókhoz érkező vendégek forgalmának és az itt lakók szállítási, rakodási igényeinek kiszolgálása,
4. az itt működő üzletek és intézmények ügyfél- és vásárlói forgalmának biztosítása,
5. egyéb parkolási díjfizetéssel járó forgalmak (turisták, szolgáltatásokat igénybe vevők stb.) kielégítése,
6. a belvárosi munkahelyekre érkezők célforgalma,
7. a Belvárosban átmenő kecskeméti eredetű forgalom,
8. a Belvárosban átmenő nem kecskeméti eredetű autóbuszos forgalom.

A felszíni parkolás fejlesztése/átalakítása kapcsán fontos meghatározni a korlátos parkolási területeket használni kívánó igények prioritásait, különösen a Belvárosban. Erre a tervezői javaslat a következő:

1. a szűk körű, speciális igények (mozgássérült parkolók, e-töltők számának növelése, kismotoros és kerékpáros parkolók) kielégítése a meglévő felszíni parkolóhelyek rovására,
2. lakók első személygépjárművel (a kertesházban lakók esetében a telken belüli tárolás elvárt, az újonnan épült társasházak lakói számára nem szabad közterületi parkolási engedélyeket kiadni, ennek a szabályozását mihamarabb meg kell valósítani) kapcsolatos parkolás biztosítása,
3. K+G (Kiss&Go) rendszerek iránti igény kielégítése,
4. city logisztikai igények: üzletek, hivatalok, szállodák, intézmények, helyi lakosság rakodási igényei,
5. ügyfél- és vásárlói forgalom (piacra, orvoshoz, Kormányablakba, önkormányzathoz stb. érkező ügyfelek, vásárlók),
6. rövid idejű (max. 20 perc) várakozási igények kielégítése,
7. élethez szolgáló közterületi funkciók (pl. zöldfelületek, kiülők, padok, kutak, járdafelületek, kerékpártárolók),
8. a mainál jóval kisebb léptékű munkavállalói felszíni parkolási igények,
9. lakók második autójának (a harmadik autók megjelenése közterületen határozottan ellenjavallt) feltételekkel történő parkoltatása.

Jövőkép

Kecskemét belvárosa élő, szolgáltatásokkal és munkahelyekkel teli terület, amelyek megközelíthetősége a kiváló helyi autóbuszos, kerékpáros és gyalogos infrastruktúrára alapul, az autózásnak alárendelt, kiegészítő szerepe van. A Belváros közlekedési fejlesztései a fenntartható módokra fókuszálnak, a közterületi parkolás a mainál kisebb jelentőségű, rendezett.

Koncepcionális cél

A Belvárosban minimális az átmenőforgalom és a munkavállalói parkolás, a helyi autóbuszokkal, kerékpárral és gyalog érkezők aránya 70% feletti.

Javasolt, illetve (döntéshozói igények esetén) vizsgálandó fejlesztési irányok:

- A belvárosi fejlesztések kulcsa a Kiskörút jövője. A városi közlekedésfejlesztési dokumentumokban számos kiskörúti variánst vizsgáltak az elmúlt évtizedekben, ezek közül a körbejárhatóságot megszüntető hurkos rendszer szerepel a 2015-ös Trt-ben, a hurkok mentén parkolóházakkal. A Kiskörútról kiszoruló közúti forgalmat a kapacitásában fejlesztett Nagykörút venné át, néhány sugár irányú hálózati elem megerősítésével. A Kiskörút körbejárhatósága megszűnne, több szakaszán két irányú forgalom kapna helyet, más forgalomcsillapított szakaszain pedig főleg a közösségi közlekedés, a lágy közlekedési módok és zöldfelületek jelennének meg. Ez egy bátor és radikális terv, azonban nem érzékelhető, hogy a város társadalma befogadta volna, magáénak érezné az elképzelést vagy akár csak szakmai és társadalmi vita zajlana a jövőbeli megvalósítás lehetőségeiről, körülményeiről, ütemezéséről. Ennek jele az is, hogy nem történtek részletes megvalósíthatósági vizsgálatok és nincsenek tervek sem a végrehajtásra.
- A Kiskörút közúthálózati funkciója kapcsán nem javasolt a közúti forgalom teljes korlátozása, de erősen támogatott az átmenőforgalom kiszorítása, az autóforgalom elsődlegességének visszaszorítása és az érdemi közúthálózati kapacitáscsökkentés. Ennek megfelelően a Belváros megközelítésének lehetőségeit úgy kell fenntartani, hogy az átmenőforgalom számára már ne legyen vonzó (pl. az út síkjából kiemelt gyalogátkelőhelyek, sebességkorlátozás) ez az útvonal. A módszer akkor működik, ha a Belvárosban keresztül nem vezetnek menekülőutak, ezeket fel kell tárnai és le kell korlátozni, a Kiskörút mai forgalmának mellékutcákba terelése nem jó megoldás, ez mindenképpen kerülendő.
- A jelenlegi autócéntrikus világunkban, a helyi társadalom környezeti tudatosságának mai szintjén nehéz megértetni, hogy mitől lesz jobb egy átlagos kecskemétinek, ha a ma is rossz közúti átjárhatóságot tovább szűkítjük a Belvárosban. Az átmenetnek ezért fokozatosnak kell lennie, melynek során, rövidtávon a jobb autóbuszos, gyalogos és kerékpáros eljutási lehetőségeket, a közlekedésbiztonság növelését, a Belváros zöldítését és élhetőségének javítását, a közterületi programok bővítését kell a helyi lakosság számára ajánlani, valamint az ezek megvalósítását célzó terveket részletesen ki kell dolgoztatni.

- Első lépésként javasoljuk a Kiskörút két- és háromsávós szakaszain autóbuszsáv kialakítását. Ez egyszerre javítja a helyi autóbussz versenyelőnyét és hatékonyságát, csökkenti a közúti kapacitásokat, hangolja át a közlekedési módmegosztást, de nem lehetetleníti el a belső részek autós megközelítését. Az autóbuszsáv kialakításának része a jelzőlámpák autóbuszokra hangolása, a ma nem szabályozott gyalogosátkelések jelzőlámpás szabályozása és különösen a Kiskörútról a kisebb utcákra leterelő forgalmak kezelése is.
- A kiskörúti buszsáv létrehozásának aktualitását a tervezett IMCS akár már középtávon is valószínűsíthető megvalósítása adja.
- Az új IMCS kapcsán a helyi járatok Kiskörúti vonala meg kell maradjon. Mivel az átszállás kikerül a Széchenyi térről, így ennek helyszínei a kiskörúti buszmegállók lesznek. Ezért ezeket két csuklós autóbussz egyidejű fogadására alkalmassá kell tenni, a Széchenyi téren pedig új megállóhely létrehozása javasolt.
- Javasolt a Petőfi Sándor és a Batthyány utcák befelé tartó külső sávját is buszsávú alakítani nem a mai forgalmak miatt, hanem a távlati térfoglalás jegyében.
- Javasoljuk a Nagykörúton belüli területen a közlekedési eredetű halálesetek számának rövid időn belüli nullára csökkentését („vision zero”) és a súlyos balesetek számának jelentős csökkentését (a Nagykörúton történt halálos baleset 2019 óta, a területen belül pedig több tucat súlyos baleset volt az elmúlt 5 évben). A kiskörúti átalakításokat javasolt közlekedésbiztonsági fókuszról vizsgálni és bemutatni. Ennek egyik eszköze lehet a komolyan ellenőrzött (mérőkamerák felszerelése) és fizikai átalakításokkal megerősített sebességkorlátozás (30 km/óra) teljes övezetre történő kiterjesztése, ami egyben az átmenőforgalom kiszorításának is fontos eszköze.
- A kecskeméti főtérről gyalogos zónája fejlesztendő, kiterjesztése és státuszának tisztázása (jelenleg zéró kibocsátású zóna valódi tartalom nélkül) régi adósság. Törekedni kell a főtérről térfűzér és zöldfelületi rendszer kiterjesztésére (például Katona József tér, Rákóczi promenáda, Piaristák tere, Arany János utca) és az autómentes Főtér kialakítására.
- A ma is zajló lakóterületi besűrűsödés miatt szükséges az új építések szabályozása a Belvárosban is, különösen a lakóegységenkénti kötelező parkolóhelyszám optimális meghatározása, a kertesházakban és az újonnan épített lakások esetében a közterületi lakossági parkolási engedélyek megszüntetése.
- A Nagykörúton belüli közterület átalakításának legkomolyabb lépése a parkolás rendszerének újragondolása, ami mindenképpen szigorítással, a felszíni parkolóhelyek számának csökkentésével, az engedélyek díjtételeinek emelésével járna, aminek előnyei széles körűek, de nem nyilvánvalóak. A parkolás újragondolása egy parkolási koncepció keretében javasolt az alábbi fő témák mentén:
 - Széleskörű adatgyűjtésen és rendszeres adatfelvételeken alapuló, átfogó megalapozó tanulmány készítése;
 - A fizető parkolás térbeli (Nagykörút vonalának átlépése és pl. a Villanegyedre történő kiterjesztése) és időbeli (hosszabb üzemidő) kiterjesztése, maximális várakozási idők bevezetése;
 - Az engedélyrendszer felülvizsgálata, ideértve a díjak emelését, az engedélytípusok felülvizsgálatát, számuk csökkentését;
 - A közeli jövőben a kedvezményes parkolási engedélyek számának jelentős csökkentése, középtávon pedig a lakossági engedélyek esetében a második és harmadik járműre vonatkozó differenciált díjszabás bevezetése;
- A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása;
- A rövid idejű (max. 15 vagy 20 perc) ingyenes várakozás lehetőségének tömeges létrehozása;
- K+G (kiss &Go) rendszer bevezetése a belvárosi iskolák környezetében.
- Javasolt a Nagykőrösi utca kerékpáros utcává való átalakítása, ezzel a Hunyadváros, Széchenyiváros és a Belváros között látványos és erős kerékpáros kapcsolat létrehozása.
- Javasolt a további lehetséges kerékpáros utcák feltárása és mélyebb közlekedésszakmai vizsgálata.
- A Belváros közlekedési átalakítása mögé társadalmi többséget kell építeni, ehhez fel kell tárni a Belváros lakóinak, üzlettulajdonosainak, munkaadóinak, munkavállalóinak és szolgáltatóinak igényeit és problémáit.
- A belvárosi közterületi parkolás komoly korlátozásának igénye megköveteli egy hatékony városi city-logisztikai rendszer felállítását. A városnak mihamarabb fel kell tárnia ennek lehetőségeit (finanszírozás, fenntarthatóság, szükséges területek rendelkezésre állása, parkolási bevételek pótlásának lehetőségei), mert enélkül nem elképzelhető a közterületi parkolás teljes felszámolása.
- A Kiskörút forgalmi szerepének újragondolása és az autóbuszsáv kialakítása során kapcsolódni kell a városközponti projektekhez, a jelenleg, illetve a közeli jövőben készülő közterületalakítási tervre, valamint azzal történő összhang megteremtésének szükségességére (pl. Piaristák tere, Széchenyi tér, Lechner Ödön utca, Lestár tér, Katona József tér, Főposta és a vele szemben elhelyezkedő telektömb).

11. A VÁROSI ÚTHÁLÓZAT

A Bevezetésben részletesen bemutatott autós városi lét Kecskeméten a közúti közlekedést kitüntetett szerepbe helyezi. A magyar életmód, a középvárosi méret, a tanyás településszerkezet adottságai, a dinamikus bővülő árutermelői központi szerepkör, az autózást támogató jogszabályi háttér és a közúti közlekedés nyilvánvaló hazai kedvezményezettsége mellett, a város jelenlegi közlekedési problémái – mind a lakosság mind a város vezetése szemében – elsősorban a közúti közlekedéshez kötődnek. A mindenkori közúti forgalom általánosságban jól tükrözi a városok gazdasági állapotát: a gazdaságilag sikeres időszakokban megtelnek a városok útjai, a kevésbé sikeres időszakokban pedig a forgalom csökken, átmenetileg mérséklődnek a problémák. A közlekedésben, és elsősorban a közúti közlekedésben szinte minden városi probléma tükröződik:

- A város múltjából, gazdasági szerkezetéből adódó városszerkezeti és méretezési problémák (például szűk szabályozási szélességek, nem ekkora motorizációra tervezett közúti gyűjtőhálózatok),
- A belvárosi közlekedési torlódások, túlterhelt úthálózati szakaszok,
- A megfizethető lakhatással kapcsolatos problémák és az ebből is következő várostest szétterülés, kiköltözés,
- A külsőbb városrészek és a külterületek beépítéséből fakadó növekvő személygépkocsi-használat,
- Az ipar fejlődéséből következő városszerkezeti problémák (lakó- és munkahelyek térbeli eltávolodása), valamint az ehhez kapcsolódó mobilitási igények (pl. munkába járás, ingázás, áruforgalom) növekedése,
- A kevésbé átgondolt vagy kevésbé szerencsés városi fejlesztések (pl. forgalomvonzó létesítmények helykiválasztása, lakóvezetési, telekosztási helyszínek kijelölései, léptékválasztás) következményei,
- A hálózati szempontból át nem gondolt, pontszerű beavatkozások közlekedési hatásai,
- A közúti alaphálózat kiépítettségének évtizedeken át húzódó kiépítési hiányosságai és lassú, költséges fejleszhetősége,
- A fenntartható mobilitás kialakításához szükséges más közlekedési módok komplex fejlesztéseinek elmaradása,
- A lakosság növekvő jóléte, az ebből fakadó kényelmi igények és jelentős autófüggőség,
- A városfejlesztés elmúlt évtizedeire jellemző mennyiségi fókuszának hatásai.

A városi közúthálózat fejlesztése kapcsán a munkában felépített közúti forgalmi modell nyújtott fontos inputokat (lásd a 21. fejezetben). A Belváros forgalmi kérdéseit a 10. fejezetben mutatjuk be. A közlekedésbiztonsági helyzetet a 9. fejezet, a kapcsolódó parkolási állapot bemutatását és teendőit pedig a 10.2. fejezet taglalja. A közúti hálózatot országos, helyi gyűjtőút, közúti csomópontok, mezőgazdasági úthálózat felosztásban tárgyaljuk.

Az online kérdőív alapján a kecskeméti legnagyobbb közlekedéssel kapcsolatos problémái között a rossz burkolatállapotok és a városi torlódások is szerepelnek. A helyiek véleménye szerint az autós igényeket ki kell elégíteni, egyidejűleg a városban túl hangsúlyos az autózás szerepe. A sávszámok bővítése és az általános sebességkorlátozás nem kedvelt, de nem is elutasított intézkedések. Az autómentes zóna kiterjesztése, az intelligens forgalomirányítás és a hiányzó úthálózati elemek kiépítése egyaránt népszerű intézkedések.

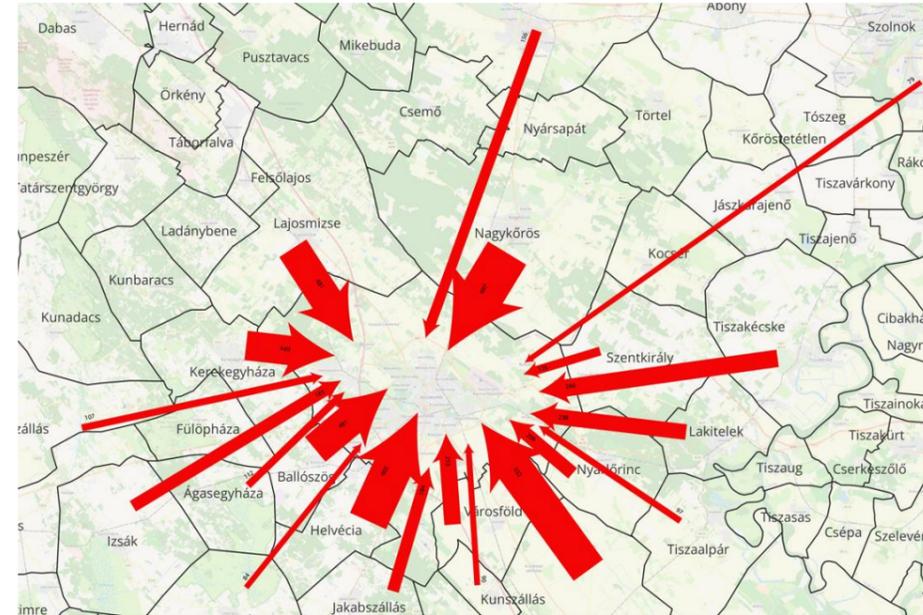
A közúti forgalom jelentősége Kecskeméten

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 közértekig a teljes szállítási forgalom közúton történik, amit a fenti számok még nem is mutatnak.

A Telekomtól megkapott mobilcella-adatok segítségével bemutathatók az egyes forgalmi körzetekből Kecskemétre érkezők számai és arányai.

A következő ábra a Kecskemét környékéről Kecskemétre érkezők számait mutatja a reggeli csúcsórában. A 2. fejezet adatai alapján átlagosan 63%-uk érkezik autóval.

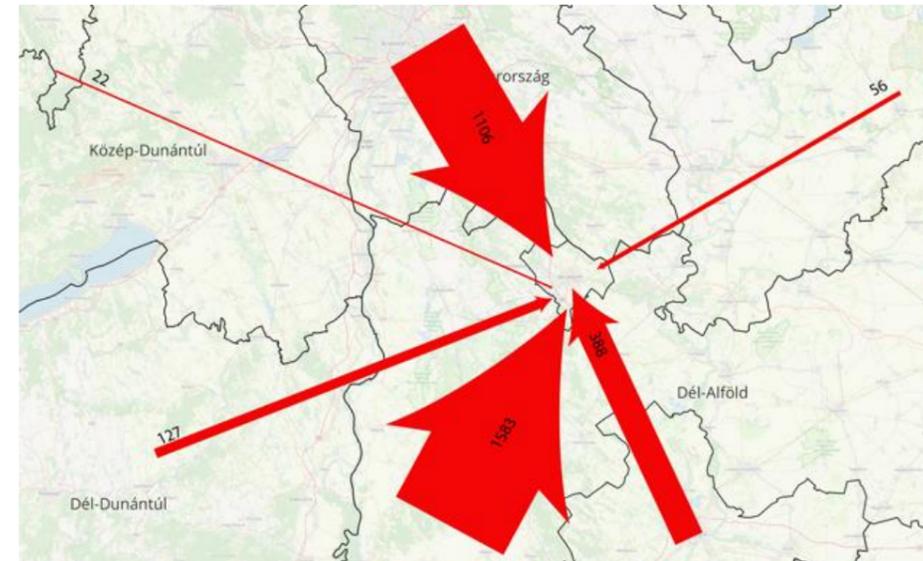
56. ábra: A Kecskemét környékéről Kecskemétre érkező utazási igények a reggeli csúcsórában



Az adatok alapján Nagykovács, Kiskunfélegyháza, Helvécia, Ballószög, Kerekegyháza és Lajosmizse felől beérkező forgalmak dominálnak, a látható 500-600-as csúcsoldi igények brutálisak. A távolabbi Cegléd és Szolnok igényei is jól érzékelhetők.

Ezek az igények főként autóval valósulnak meg.

57. ábra: A Kecskemétre az ország távolabbi részeiről érkező utazási igények a reggeli csúcsórában



Az adatok alapján a dél-alföldi forgalmi körzetből közel 1600, Budapestről és Pest megyéből 1100, Szegedről és környékéről pedig 400 utazás történik Kecskemétre a reggeli csúcsórában, megint csak meghatározó mértékben személygépkocsival.

11.1. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT ÉS CSOMÓPONTJAI

Kecskemét európai szinten is igen kedvező közúthálózati pozícióban van. Románia egy részét, valamint Szerbiát és a Balkánt az Európai Unió államaihoz kötő M5 autópálya és M44 gyorsforgalmi út, illetve a tervezés alatt álló M8 és kapcsolódó M4 gyorsforgalmi szakaszok fontos közúti csomóponttá teszik, aminek előnyeit a viszonylag friss iparvárosi létben egyértelműen kamatoztatni tudja a város, sőt, ebben további komoly potenciál is rejlik. Az M44 fejlesztése nem (illetve alig) érinti a város területét, de megépülése jelentős tranzitforgalmat vitt el a város belsőbb területeiről, jelentősen javítva ezáltal nem csak a városrészek közötti időbeli elérhetőségeket, de a környezeti viszonyokat is.

Kecskemét belső úthálózatának fő kontúrjait 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 (44. sz. főút 2x2 sávú kiépítése tervezés alatt) déli elkerülő út (54.-44. sz. főutak) átvette.

Az országos közúthálózat jó irányokba ad jó kapcsolatokat: a nemzetközi és regionális logisztikai feladatokban az M5 autópálya mellett, főleg az M44 gyorsforgalmi út és az 54. sz. főút játszik szerepet, az agglomerációs forgalomban pedig kiemelt feladatot látnak el a 44. sz., a 441. sz., az 5. sz. és 52. sz. főutak.

Az országos főhálózat kecskeméti, illetve vonzáskörzeti elemeit a folyamatos fejlesztés jellemzi. A közelmúltban valósult meg a 445. sz. főút (északi elkerülő) kiépítése (44. sz. főút és az M5 autópálya között), az 54. sz. főút 2x2 sávú fejlesztése (M5 és az 5. sz. főút között), az 52. sz. főút részeként az Izsáki út 2x2 sávú kialakítása (Nagykörúttól a Vízmű útig), valamint a 441. sz. főút 2x2 sávú kialakítása (Katonatelep és a 445. sz. főút között). Emellett tervezett a 44. sz. főút (445. sz. főút-5. sz. főút között) 2x2 sávú, valamint az 5. sz. főút várostól délre eső szakaszának (54. sz. főút és 5. sz. főút 93+360 km sz. között) ugyancsak 2x2 sávú fejlesztése.

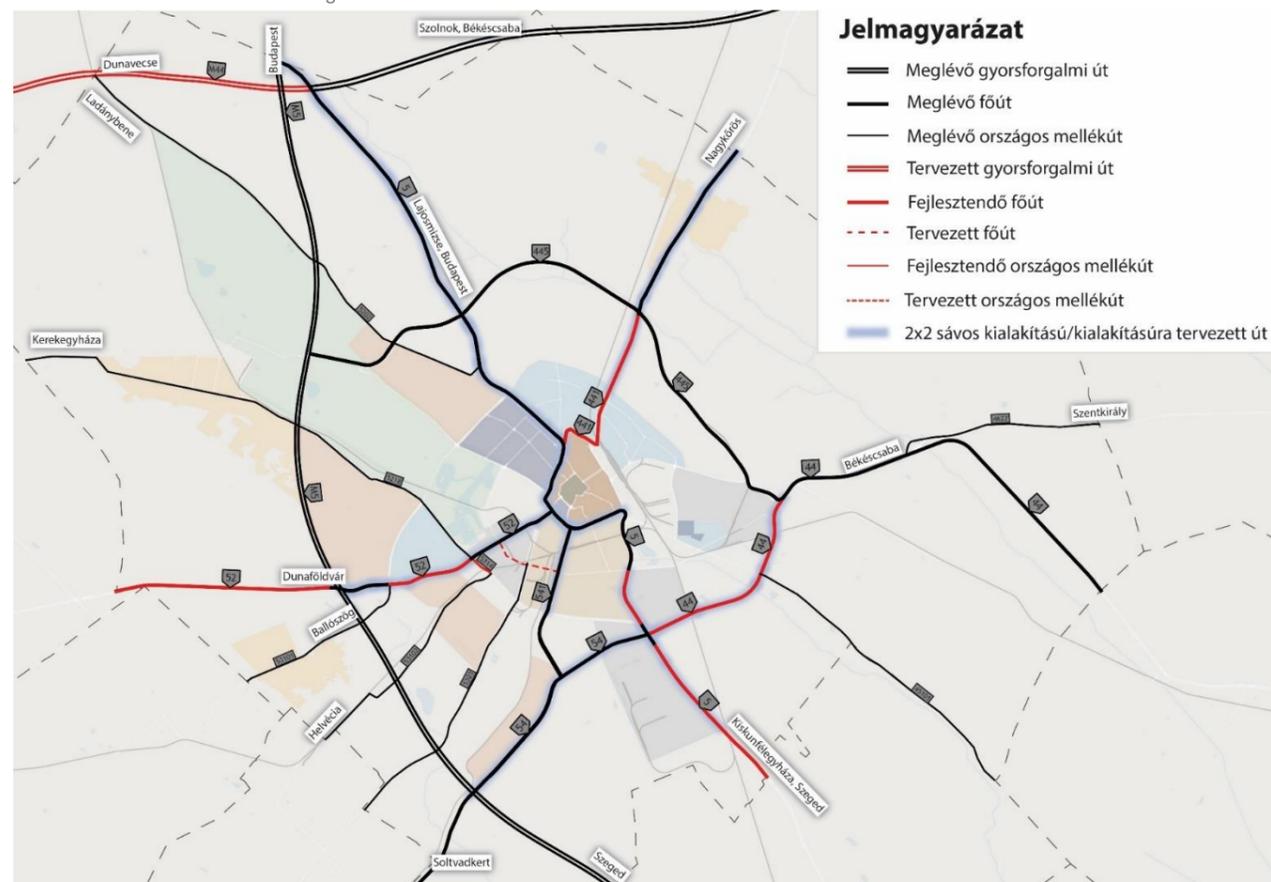
A város közúthálózatában ennél lényegesen kisebb szerepe van az országos mellékutaknak, ugyanakkor a város és környékének leggyorsabban bővülő területeit éppen ezek kötik a városhoz. Ilyenek a Ladánybene felől érkező 5202. jelű, a Hetényegyházát is bekötő 5218. jelű, a Ballószög felől érkező 53101. jelű és végül a Helvécia felől befutó 53102. jelű utak. Ez utóbbi egyértelműen fejlesztésre szorul. Kisebb szerepe van a kelet felől érkező 4622. jelű útnak.

Korábbi tervek:

- 541. sz. főút kiépítése 52. sz. főút - Halasi út között (Csabay Géza krt. és Mindszenti krt. összekötése),
- 441. sz. főút 445. sz. főút és a Nagykörút közötti szakasz fejlesztése és vasúti műtárgy előkészítése,
- 44. sz. főút 5. sz. főút-445. sz. főút közötti szakaszának 2x2 sávúsítása,
- 52. sz. főút M5 autópálya és Nagykörút közötti szakasz négy sávossá történő bővítésének előkészítése,
- 441. sz. főút Ceglédi úti szakaszának (445. sz. főút és Bethlen krt. között) 2x2 sávúsítása,
- 5303. jelű összekötő út fejlesztése,
- 5. sz. főút Mindszenti körút csomópontjában egysávú körforgalom építése,
- 541. sz. főút Izsáki út-Halasi út között tervezett meghosszabbítása kapcsán a Kiskőrösi úton egysávú körforgalom építése,
- 541. sz. főút Izsáki út-Halasi út között tervezett meghosszabbítása kapcsán a Korhánkői úton egysávú körforgalom építése,
- 44. sz. főút – Paul Lechler utca (többsávú körforgalom építése),

- Izsáki út – Marozsi utca (többsávú körforgalom építése)
- Izsáki út – Csabay Géza körút (többsávú körforgalom építése)
- 5. sz. főút 54. sz. főúttól délre eső szakaszának 2x2 sávúsítása csomóponti fejlesztésekkel
- Körforgalom építése a Külső Szegedi út - 5. sz. főút – Kereskedő utca csomópontjában
- Halasi úti felüljáró (541. sz. főút) felújítása, a 2x2 sáv helyreállítása
- A 140-es vasút felújítása esetén a 441. sz. főúttal való szintbeli csomópont kiváltása

58. ábra: A kecskeméti úthálózat országos elemei



A fenti projektlista egyes elemeit a forgalmi modellezés során vizsgáltuk. A kisebb jelentőségű elemek prioritizálásához a város szándékainak és a terveknek a részletesebb ismeretére volna szükség, egyben a jelen koncepció fő elveinek elfogadása is szükséges.

Értékek:

- Kiváló, folyamatosan fejlesztett nemzetközi és regionális közúti kapcsolatok (M5, M44 és tervezett M8).
- Folyamatos fejlesztések a város elérhetőségét szolgáló főúthálózaton, ennek eredményeképpen a város környékén kapacitív közúti struktúra jött létre.
- A folyamatos fejlesztés eredményeként, általánosan jó burkolatállapot és megfelelő minőség alakult ki a főutakon (kivéve az 5. sz. főút északi bevezető szakasza és a 44. sz. főút még fel nem újított része).
- Izsáki út 2x2 sávós, kapacitív kiépítése, magas műszaki minőségű városi út létrehozása a felújított szakaszon.
- A Déli ipartelep jó színvonalú regionális megközelíthetősége.
- Az országos főhálózat külterületi csomópontjai kapacitívák, nem látszanak strukturális problémák.

Problémák:

- A városi közúthálózat gerincét alkotó országos utak forgalma (különösen a csúcsidőszakokban) lényegesen magasabb, mint amire ezeket tervezték, vagy amire ezek alkalmasak.
- A kiváló országos és regionális közúti kapcsolatok egyben konzerválják is a város közlekedésének közúti dominanciáját.
- Az állami beruházások szinte kizárólag (kivétel: Izsáki út és Halasi úti felüljáró felújítása) az országos hálózat külterületi szakaszain valósulnak meg, ugyanakkor az állami belterületi útfejlesztések még váratnak magukra.
- A Déli iparterületet megközelítő állami utak (Nagykörút, 5. sz. főút - Szegedi út, 541. sz. főút, 44. sz. főút) éppen Kecskemét belső részei felől kapacitáshiányosak és rossz minőségűek.
- A városi főhálózat kulcselemei, kiemelten az állami utak (pl. Nagykörút, 5. sz. főút északi szakasza, Ceglédi út belterületi szakasz, Halasi út) rossz állapotúak, csomóponti kapacitás-problémákkal küszködnek (például Bethlen körút és Ceglédi út csomópontja, Budai kapu, Halasi út és Szent László körút csomópontja, Nagykörút-Szolnoki út csomópontja), a fejlesztési igények régóta húzódnak, s a beruházások az állami források mellérendelése esetén ütemezhetők.
- Egyes mellékutak kimondottan rossz állapotúak, kiépítésük, kapacitásuk nem a mai forgalmi állapotokra tervezett.
- A város egyik legnagyobb pontszerű közúti problémája a 140-es vasútvonal és a 441. sz. főút szintbeli vasúti átjárója.
- Gondot jelent a városi és az állami utakon elhelyezett közúti forgalmi jelzőlámpák összehangolása, a forgalom jobb levezetése és a professzionális forgalomszervezés érdekében.
- Az országos utak felújítása, fejlesztése nem, vagy csak nehezen tervezhető, holott a város dinamikus fejlődése megkövetelné az átlátható és kiszámítható közúthálózati tervezést.

11.2. A HELYI FŐ- ÉS GYŰJTŐÚTHÁLÓZAT

Az országos hálózatot a helyi fő- és gyűjtőúthálózat egészíti ki, e két hálózaton zajlik le a várost érintő országos, regionális és városi szintű forgalom is. A város gyűjtőúthálózata alapvetően kiépült, feladatát számos kompromisszummal ugyan, de betölti.

A helyi gyűjtőúton a fejlesztések ritkábbak, nehezebbek, a magyarországi rendszerben még egy Kecskemét méretű város számára is csaknem lehetetlen egy-egy nagyobb városi úthálózati elem saját erőből való megfinanszírozása, különösen az elmúlt évek építőipari árai mellett.

Érdemes megemlíteni azt a paradigmaváltást is, ami éppen lezajlik körülöttünk. A gyűjtőutak klasszikus szerepe a közúti forgalom zavarmentes lebonyolítása, ilyen szempontból ezeket kapacitívnak, nagyobb sebességűnek tervezik. Ugyanakkor például Kecskeméten is egyértelmű igény van olyan gyűjtőúti szerepű utakra, amelyek megfelelően szélesek, elsősorban a megközelíthetőséget szolgálják, de nem nagysebességűek és nem is feltétlenül kapacitívak.

Korábbi tervek:

- „Királyok körútja” folytonosságának biztosítása, a hiányzó hálózati elemek kiépítése (Nagy Lajos király körút, Károly Róbert körút), a meglévő szakaszok fejlesztése/felújítása/korszerűsítése.
- A városközpontba bevezető gyűjtőutakon (Petőfi Sándor utca, Batthyány utca, Irinyi utca) és a Kiskörúton, Nagykörúton közúti közösségi közlekedés előnyben részesítéséhez szükséges fejlesztések megvalósítása.
- Forgalomcsillapított gyűjtőútként javasolt a város nyugati oldalán egy új, speciális szerepű útvonal („Kertekalja körút”) kiépítése, ami nem kapacitív, nem tesz lehetővé gyors haladást, de a szomszédos városrészek között az átjárást biztosítja és különösen alkalmas kerékpározásra.
- Csokor utca, mint új gyűjtőút kiépítése.
- Hattyú utca (Szárca utca – Párkány utca) új gyűjtőúti szakasz kiépítése.
- Széktó utca, mint új gyűjtőút kiépítése.
- Meglévő gyűjtőutak forgalomcsillapítása (Bajcsy-Zsilinszky Endre körút, Batthyány utca, Beloianisz tér, Bem utca, Csányi János körút, Csongrádi út, Dobó István körút, Gáspár András körút, Irinyi utca, Jókai utca, Koháry István körút, Máriahegy utca, Nagykőrösi utca, Mezei utca, Nyíri út, Petőfi utca, Rákóczi út, Széles köz, Vörösmarty utca).
- A Szárca utca, mint forgalomcsillapított gyűjtőút kiépítése.
- Alsószéktói átkötő út kiépítése.
- Irinyi utca bekötése a Károly Róbert körút meglévő körforgalmú csomópontjába.
- Daimler út egy forgalmi sávval való bővítése.
- SMP út fejlesztése.
- Barényi Béla út szélesítése.
- Csonka János 2 út megépítése.
- Kiskörút felújítása lényegi közúti fejlesztés nélkül, két kiemelt gyalogátkelőhellyel.
- Mátyás Király körút burkolatfelújítása.
- Korhánközi út-Könyves Kálmán körút csomópont fejlesztése

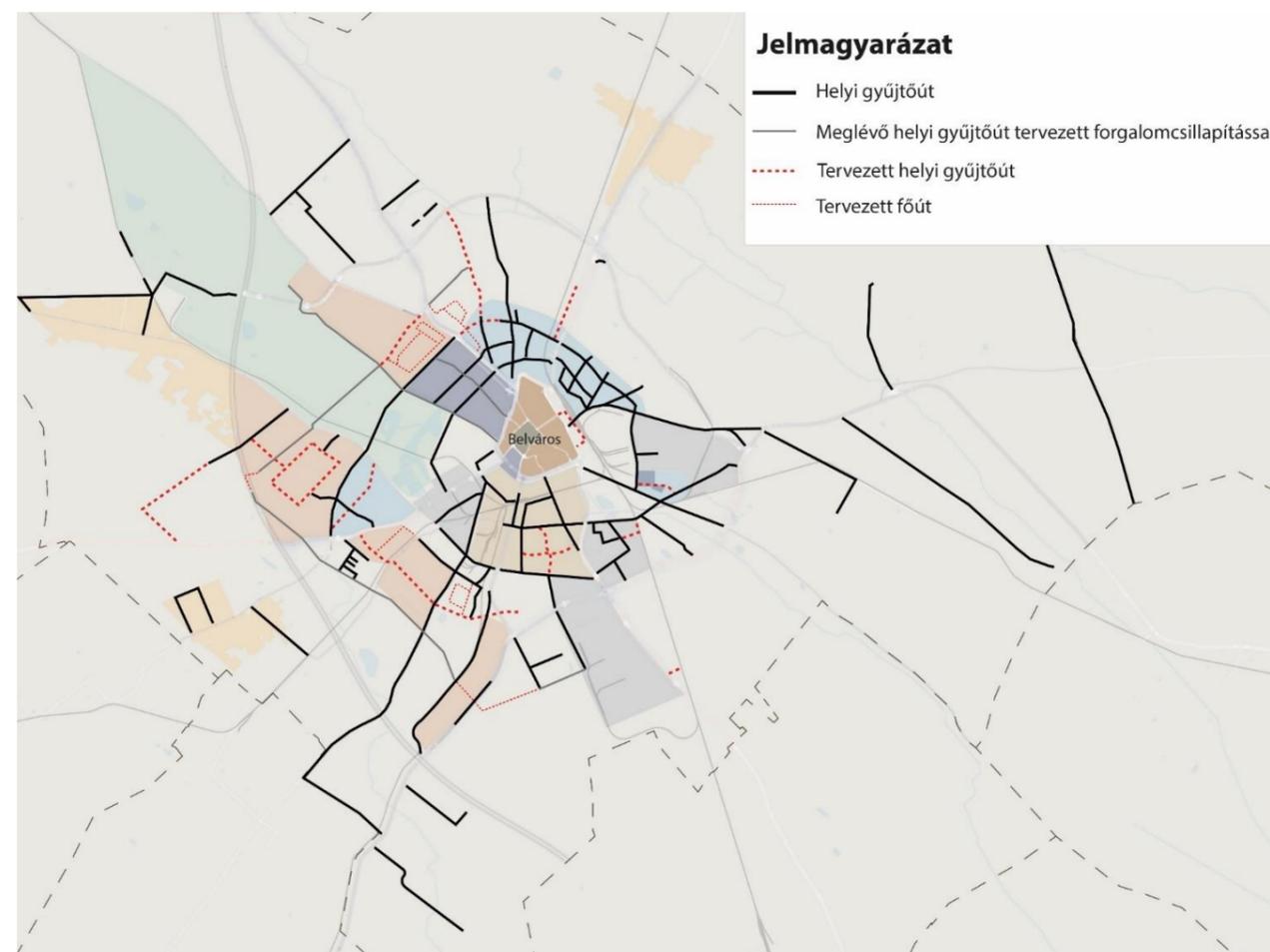
A fenti projektlista egyes elemeit a forgalmi modellezés során vizsgáltuk. Az egyes elemek prioritizálásához e koncepcióra épülve a város szándékainak és a terveknek a részletesebb ismeretére volna szükség, egyben a jelen koncepció fő elveinek elfogadása is szükséges.

Értékek:

- A Királyok körútja létező szakaszainak, mint strukturális hálózati elemeknek a megépítése és működése
- A Kiskörút forgalomcsillapítási törekvései
- A Nagykörút egyenkeresztmetszeti fejlesztésének szándékai

Problémák:

- A város gyűrűirányú elemeinek többsége gyűjtőúti szerepű. A 2012 óta tapasztalható robbanásszerű forgalomművekedés mellett ezen elemek többsége határozottan kapacitáshiányossá vált és jó részük csak nagyon költségesen bővíthető. Ez a jelenség a déli városrészen látványosabb (Mindszenti körút, Könyves Kálmán körút, Szent László körút), de a nyugati városrész újabb szakaszai is rendkívül forgalmasak. A helyzetet tovább bonyolítja, hogy a körirányú szakaszok sok helyen nem érnek össze, így még a kiépített kapacitások is csak városrészi szinten adnak könnyítést.



59. ábra: A kecskeméti helyi fő- és gyűjtőúthálózat elemei (a piros szaggatott vonalak a fejlesztési területek koncepcionális gyűjtőútjai)

- Igen fontos forgalmi szerepe van mindmáig a Kiskörútnak. Itt a határozott városi fejlesztési szándék az átmenő forgalom kiszorítása, azonban a korábban tervezett hurkos rendszer megvalósulása nem kezdődött meg. A Kiskörúttal kapcsolatos vizsgálatokat a 10. fejezetben mutatjuk be.
- Látványos a hiányzó városi főhálózati elemeket (különösen a meg nem valósult körutakat és a különszintű vasúti keresztezéseket) helyettesítő szakaszok túlterheltsége. Itt esetenként arra alkalmatlan lakóutcákon bonyolódik a főhálózati forgalom a helyzet javításának minden reménye nélkül.
- Egy másik nyilvánvaló probléma a gyorsan növekvő városrészeket a városhoz kötő sugárirányú utak keresztmetszeti és csomóponti kapacitáshiánya (Vízmuí utca, Boróka utca, Korhánkői út). Ennek orvoslása is költséges és nagyszámú ilyen elem található a városban.
- Általános gond mind a lakó- mind az ipari területeken a gyűjtőutakról való közvetlen ingatlankiszolgálás. A meglévő esetek felszámolása nem reális, de sajnos jól látható, hogy az igény folyamatos és nehéz megakadályozni újabb ilyen megoldások létrejöttét, ami éppen a gyűjtőutak lényegét, a kapacitív, gyors és zavarmentes haladást akadályozza.
- Ebben a szegmensben is tetten érhető a szabályozási szélességek elépülése, ami különösen a kísérő infrastruktúra (például járdák, kerékpárutak) ellehetetlenüléséhez vezethet.
- A gyorsan benépesülő korábbi tanyás részeken gyakorlatilag nincsenek gyűjtőutak. A gyakran hihetetlenül keskeny lakóutcákkal együtt ezen városrészek ellátása egyszerűen nem lesz biztosítható.
- A városban számos helyen hiányoznak a tájékozódást segítő utcanévtáblák és a burkolatjelek.
- Az autóbusz közlekedés szempontjából kritikus közúti keresztmetszetek átbocsátó képességének növelése (Batthyány utcáról Árpád körútra külön jobbra kanyarodó sáv kialakítása, Március 15. utca, Akadémia körút, Irinyi utca stb.)
- Központi forgalomirányítás megvalósítása,
- Folyamatos forgalmi modellezés a fejlesztések alátámasztására,
- Folyamatos adatgyűjtés,
- Fejlesztések megalapozása vizsgálatokkal, tanulmányokkal, pilotokkal.
- Utcanévtáblák szisztematikus kihelyezése, burkolatjelek folyamatos kezelése, pótlása.
- Vizsgálatra javasolt a Csíksomlyói úti csomópont átépítési igénye és a Mikszáth Kálmán körút kikötése a Ceglédi útra.

Javasolt fejlesztések:

- Kiskörút forgalmi szerepének újragondolása, autóbussz sáv kialakítása (lásd a 10 és a 21.9 fejezetekben)
- A városközpontba bevezető gyűjtőutakon (Petőfi Sándor utca, Batthyány utca, Irinyi utca) és a Nagykörúton az autóbusz-közlekedés előnyben részesítéséhez szükséges fejlesztések megvalósítása. (lásd a 10 és a 21.9 fejezetben)
- Nagykörúton belüli terület hatékony területi sebességcsökkentése (30 km/ó). (lásd a 10 és a 21.9 fejezetben)
- Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése (modellezési eredményeit lásd a 21.9 fejezetben), a 152-es vasútvonal feletti átvezetés vagy a vasút átalakítása stratégiai döntés (lásd a vasúti fejezetben)
- Mindszenti körút-Szent István körút összekötése (modellezési eredményeit lásd a 21.9 fejezetben)
- Kertekalja körút kiépítésének vizsgálata (modellezési eredményeit lásd a 21.9 fejezetben)
- Meglévő gyűjtőutak forgalomcsillapítása (Bajcsy-Zsilinszky Endre körút, Beloianisz tér, Bem utca, Csongrádi út, Irinyi utca, Jókai utca, Koháry István körút, Máriahegy utca, Nagykőrösi utca, Mezei utca, Nyíri út, Petőfi utca, Rákóczi út, Széles köz, Vörösmarty utca).
- Kápolna utca kerékpáros-autóbusszos utcává való átalakítása a személygépkocsi célforgalom fenntartása mellett (távlatban, modellezési eredményeit lásd a 21.9 fejezetben).
- A Batthyány és Petőfi utcák Nagykörút és Kiskörút közötti szakaszain 2x1 sávra való visszaépítése (távlatban).
- Új gyűjtőút vizsgálata különszintű vasúti keresztezéssel az 54-es főút Búzakalász úti körforgalmától a Nagykörút Mezei úti csomópontjáig, iparterelepeken át vezető útvonallal a Belváros és a Déli iparterület jobb összekötése érdekében (távlatban).

11.3. BELTERÜLETI KISZOLGÁLÓ ÉS LAKÓUTAK

A kiszolgáló és lakóutak teszik lehetővé az egyes házak, létesítmények, területek megközelítését. Magyarországon ezek általánosan rossz állapotban vannak, felújításukra, karbantartásukra állami segítség alig van, így az egyébként is alulfinanszírozott önkormányzatoknak kellene kigazdálkodnia az egyébként jelentős hosszú képviselő helyi utak üzemeltetését és időnkénti rendbetételét is, ami megvalósíthatatlan feladat. Ebből következően ezen a szinten általános az elhanyagoltság, a rossz burkolatállapot, a vízelvezetési problémák.

Használati szempontból is akadnak gondok, az egyre több személygépkocsi egyre több területet követel magának a kisebb utcákon is parkolóhelyek formájában, ami egyrészt rendszeresen a meglévő zöldfelületek rovására alakul ki, másrészt akár a kertvárosokban, akár a társasházak területeken, akár a lakótelepeken lényegében megtölti az utcákat.

További, számos utcát súlyosan érintő probléma a növekvő forgalom miatt torlódó, lelassuló főhálózatról való menekülés kapcsán kertvárosi, lakótelepi menekülőutak kialakulása. Ez nagyon rossz, nehezen kezelhető folyamat, a nem oda illő, gyakran túl nagy sebességű, nem ritkán teherforgalommal is járó menekülőutak mentén balesetveszély és környezeti károk alakulnak ki, amit a helyi közösség nem mindig tolerál. Ebből következően radikális beavatkozási igények születnek, a meglévő hálózat működését veszélyeztető egyirányúsítások, lezárások merülnek fel.

Helyi közúti csomópontok

A közúti csomópontok a hálózat kulcselemei, áteresztőképességük és biztonságuk az egész hálózat áteresztőképességét és biztonságát meghatározza. A csomópontok különböző fajtái más és más tényezőkben jók: a klasszikus körforgalmak a lakott területek határán lelassítják a forgalmat és akár négy-nél többágú megvalósítással jó kiszolgálást tesznek lehetővé, a turbó körforgalmak nagyforgalmú külterületi csomópontokba valók, az átjárható körforgalmak pedig a kisebb, de például autóbuszok által is használt csomópontok hasznos eszközei. A külön szintű csomópontok nagyon kapacitívak, viszont nagyon drágák is, a főhálózat kapacitásgondjait érdemes velük megoldani. A jelzőlámpás csomópontok szabályozzák a forgalmat, így a védendő városrészek határain is nagyon hasznosak. Egy-egy útszakaszon, városrészen érdemes azonos típusú csomópontokat választani, ez mind a járművezetőknek, mind a várostervezőknek megkönnyíti a dolgát.

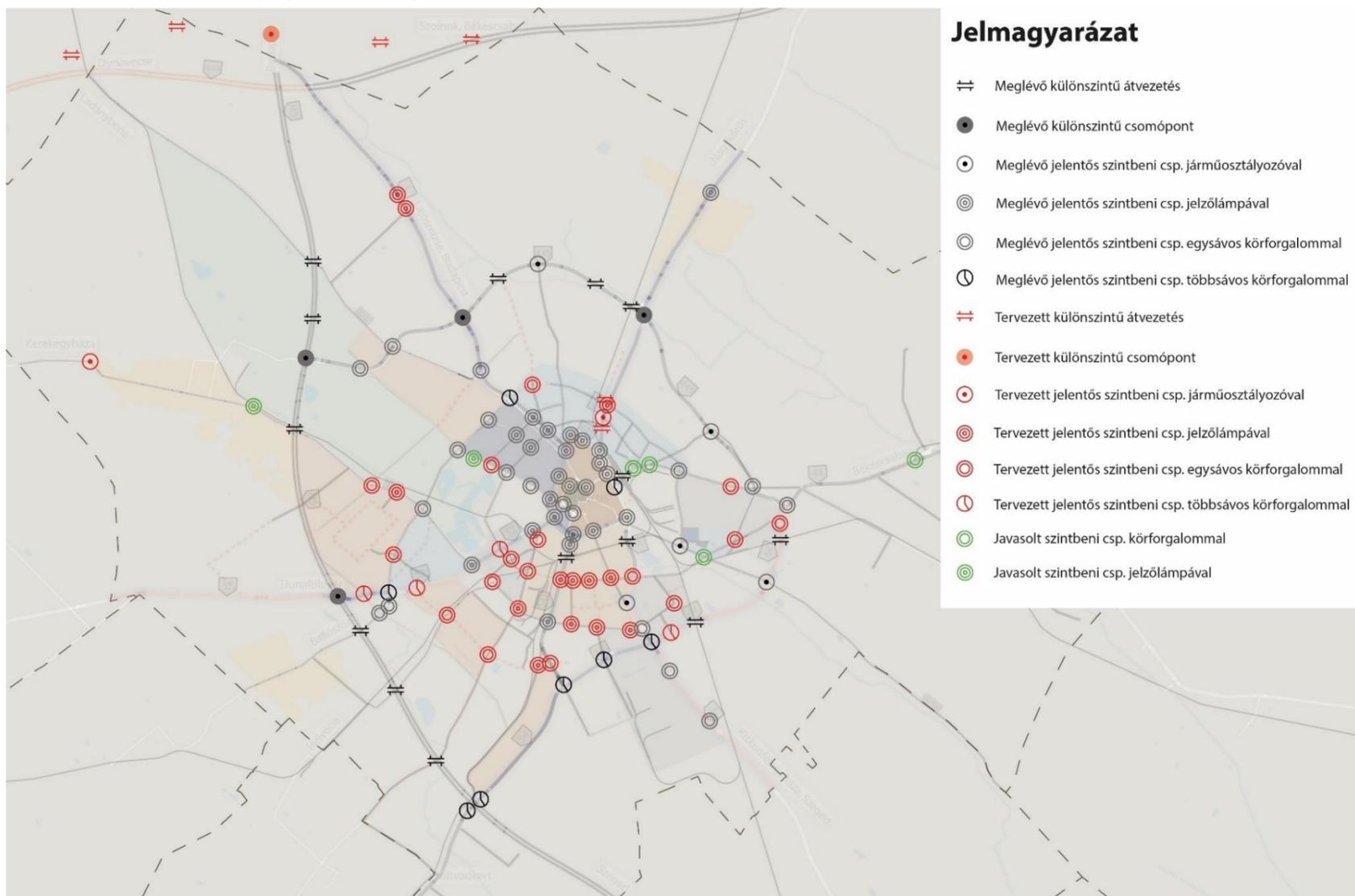
Korábbi tervek:

- Ceglédi út – Liszt Ferenc utca szintbeli csomópont járműosztályozóval
- Nagy Lajos király körút – Mátyás király körút összekötése kapcsán a 140-es vasútvonal külön szintű keresztezése (modellezési eredményeit lásd a 21.9 fejezetben)
- Jelzőlámpás csomópont építése:
 - Talfája Sóhordó út - 5. sz. főút
 - Talfája Belsőnyír út - 5. sz. főút
 - Sutus sor-Tüzép utca
 - Alsószéktói gyűjtőút-Halasi út
 - Könyves Kálmán körút – Kiskőrösi út
 - Szent László körút – Matkói út
 - Szent László körút – Búzakalász utca

- Szent László körút – Izzó utca
- Mindszenti körút – Halasi út
- Mindszenti körút – Matkói út
- Mindszenti körút – tervezett piaci gyűjtőút
- Mindszenti körút – Külső Szegedi út
- Kossuth Lajos utca – Gyöngy utcai vasúti átjáró
- Nyíri út – Március 15. utca
- Mátyás király körút – Ceglédi út
- Mátyás király körút és Nagy Lajos király körút közötti aluljáró – Ceglédi út és 140-es vasútvonal közötti terület feltáró útja
- Tervezett Alsószéktói gyűjtőút – Izsáki út
- Tervezett Alsószéktói gyűjtőút – Kiskőrösi út
- Tervezett Alsószéktói gyűjtőút – Halasi út
- Északi ipartelep ipari feltáró út – 5. sz. főút

- Egysávos körforgalom építése:
 - Nagy Lajos király körút tervezett összekötő szakasza a Károly Róbert körút felé – Hegedűs köz
 - Békéscsabai út – Szolnokihegyi távlatban tervezett ipari-logisztikai park gyűjtőútja
 - Mészöly Gyula út - Szolnokihegyi távlatban tervezett ipari-logisztikai park gyűjtőútja
 - Georg Knorr út – Momofuku utca
 - Kiskőrösi út – Ipoly utca
 - Könyves Kálmán körút – Korhánkői út
 - Tervezett Alsószéktói gyűjtőút – Korhánkői út
 - Mártírok útja – Mészöly Gyula út
 - Szolnoki út – Béke fasor
 - Szolnoki út – Békéscsabai út
 - Sutus sor – Széles köz
- Alsószéktói gyűjtőút - Kiskőrösi út
- Többsávos körforgalom építése a Tervezett Alsószéktói gyűjtőút – 541. sz. főút csomópontjában
- Szolnoki úti aluljáró utáni 5 ágú csomópont körforgalmasítása (Platter J. u.-Kandó K. u.-Béke fasor-Szolnoki út)
- Gábor Dénes utca és a Korhánkői út csomópontjának fejlesztése (kanyarodósáv)
- Korhánkői út és a Könyves Kálmán körút csomópontjának jelzőlámpás csomóponttá fejlesztése

60. ábra: Kecskemét helyi közúti csomópontjainak átnézeti ábrája



- Ugyancsak a déli városrészre jellemző, hogy számos olyan csomópont van, ahol korábbról még „Elsőbbségadás kötelező!” szabályozás maradt fenn, miközben a forgalom a sokszorosára nőtt és akár jelentős forgalmi irány módosulások is történtek, így a korábbi forgalomszabályozás már nem megfelelő.
- Az ipartelepeken általános, hogy a csomópontokat kizárólag az autós igényekre tervezték, sem a gyalogos, sem a kerékpáros átvezetések nem valósultak meg és hely sem maradt számukra.
- Kevés olyan csomópont van, ahol az autóbussz közlekedés előnyben részesíthető, és ezeken a helyeken sem történt még a fejlesztés.

Javasolt fejlesztések:

- Csomópontfelülvizsgálati program megvalósítása szükséges, az egyes útszakaszokon és városrészekben, valamint a város egésze szempontjából legelőnyösebb csomóponttípust kell preferálni.
- A zsúfolt városi hálózaton a forgalomszabályozás lehetőségének fenntartása és az autóbusszok előnyben részesítése miatt is érdemes a jelzőlámpás csomópontokat alkalmazni és a körforgalmakat csak az arra alkalmas csomópontokban kiépíteni.
- A prioritási listán elől levő közlekedési csomópontok műszaki terveinek elkészítése.
- A közösségi közlekedés előnyben részesítése szükséges.

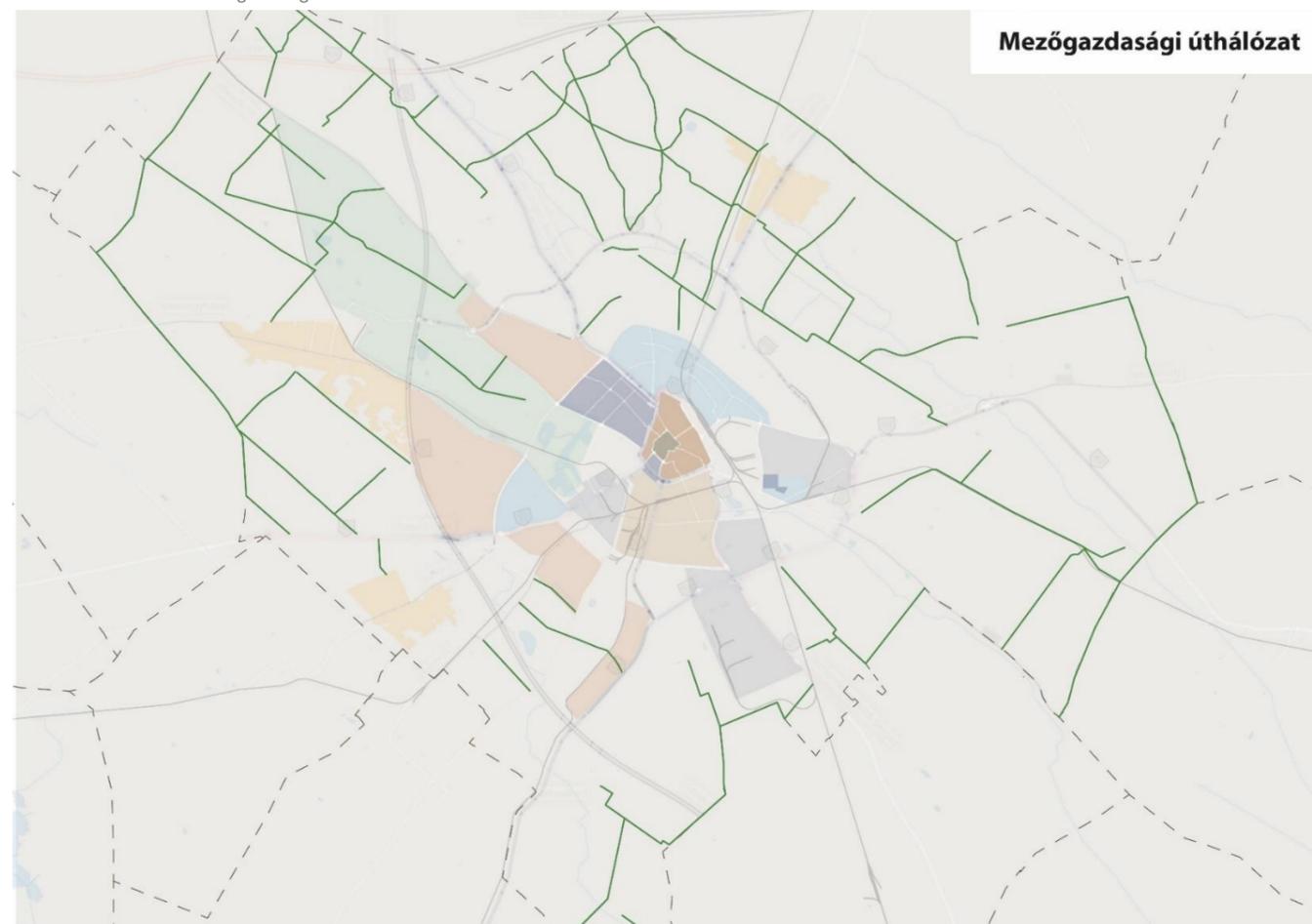
Problémák:

- Kecskemét belterületi közúti csomópontjainak többsége nem a mai forgalmakra épült ki, a forgalom ilyen léptékű növekedésére és új irányok megjelenésének fogadására nem volt alkalmas és csak nagy költségekkel tehető alkalmassá erre.
- Kecskeméten számos csomópont küzd egyszerre kapacitásbeli és biztonsági problémákkal, különösen a déli városrészek keresztmetszeti és csomóponti problémákkal küzdő, zsúfolt útjain (Mindszenti körút, Könyves Kálmán körút például).
- Az elmúlt évtizedben számos körforgalom épült, amelyek jól szolgálják a várost, de a csomópontrendszerbe nem illeszkednek, így a városi szintű forgalomszabályozás ellen dolgoznak (Kuruc körút-Szolnoki út például).

11.4. A MEZŐGAZDASÁGI ÚTHÁLÓZAT

Kecskemét mezővárosi múltjából következően a város énképének fontos része a mezőgazdasági termelés és korábban gazdaságilag is fontos ágazat volt a termelésen kívül a feldolgozás is. Ebben komoly változásokat hozott az iparvárosi lét, mert a mezőgazdasági termelés gazdaságossága és romló külső feltételei (például zsugorodó termelési területek, szárazodás, aszály, csökkenő tápanyagtartalom) mellett pozíciója fontos stratégiai szerepköre ellenére folyamatosan leértékelődik. A mezőgazdasági úthálózat elsődleges feladata a termelés kiszolgálása, ennek városi szintű újragondolása, helyének megtalálása stratégiai feladat. Az ágazat fő fejlesztési irányainak meghatározása és az agrárium területi integritásának tényleges biztosítása (lásd elépítések, a lakófunkciók benyomulása az agrárterületekre), valamint a külterületek megfelelő funkcionális szabályozása után lehet a mezőgazdasági úthálózat alapvetéseit kitűzni.

61. ábra: A kecskeméti mezőgazdasági úthálózat



Problémák:

- A város déli, gyorsan iparosodó területein fenyegető veszély a mezőgazdasági utak elépülése és funkcióváltása (például a Gazdák útja az 54. sz. főút mellett vagy a Daimler gyártól délre eső utak).
- Veszély a korábbi tanyás, valamint városkörnyéki mezőgazdasági területeken (például Máriahegy, Budaihegy, Vacsihegy) és kertes részekben (például Úrihegy, Helvéciai úti kiskertek, Ladánybenei út menti kertes területek) húzódó mezőgazdasági utak elépülése.
- Ezek az utak északról félkörben veszik körbe a várost, egyes elemei vagy akár alhálózatai kisebb befektetéssel (útirányjelző táblák, pihenők, stabilizált földutak kialakítása) kimondottan alkalmasak lehetnek városkörnyéki szabadidős kerékpáros útvonalak céljára. Ezek meghatározása a városi kerékpárforgalmi hálózati terv felülvizsgálatának feladata.
- Ezen utak funkciója nem választható el a városkörnyéki mezőgazdasági tevékenységek tervezett sorsától. A klímaváltozás, a térség kiszáradása, a mezőgazdasági termelés általános helyzetének romlása, az ipari és logisztikai funkciók térnyerése a hagyományos mezőgazdasági funkciók és területhasználatok ellen dolgozik és erre az úthálózatnak is reagálnia kell.
- A külterületi mezőgazdasági utak esetében sok helyen figyelhető meg inkonzisztencia a szabályozás a valóság között. Több helyen a jelenleg használt külterületi út és a közterület számára kiszabályozott területek nem fedik egymást, hanem egymás mellett futnak. Olyan kiszabályozott közterületek is találhatóak, melyek a valóságban jelenleg nem funkcionálnak útként. Egyes területeken egymás mellett futnak közterületnek kiszabályozott földrészetek, melyek összevonása racionális lenne.
- A kiszabályozott mezőgazdasági utak szabályozási szélessége rendkívül különböző. Míg a legtöbb helyen a kiszabályozott szélesség 6 méter fölött van, több helyen elérve a 12-16 métert is, sok olyan út is van, ahol a szélesség 6 méter alatti, egyes esetekben még a 3-4 métert sem éri el. Néhol még a kiszabályozott közterületi szélesség elépítése is megfigyelhető.
- A mezőgazdasági utak jelenlegi szabályozásának korrekciója számos jogi kérdést is felvet.

Javasolt fejlesztések:

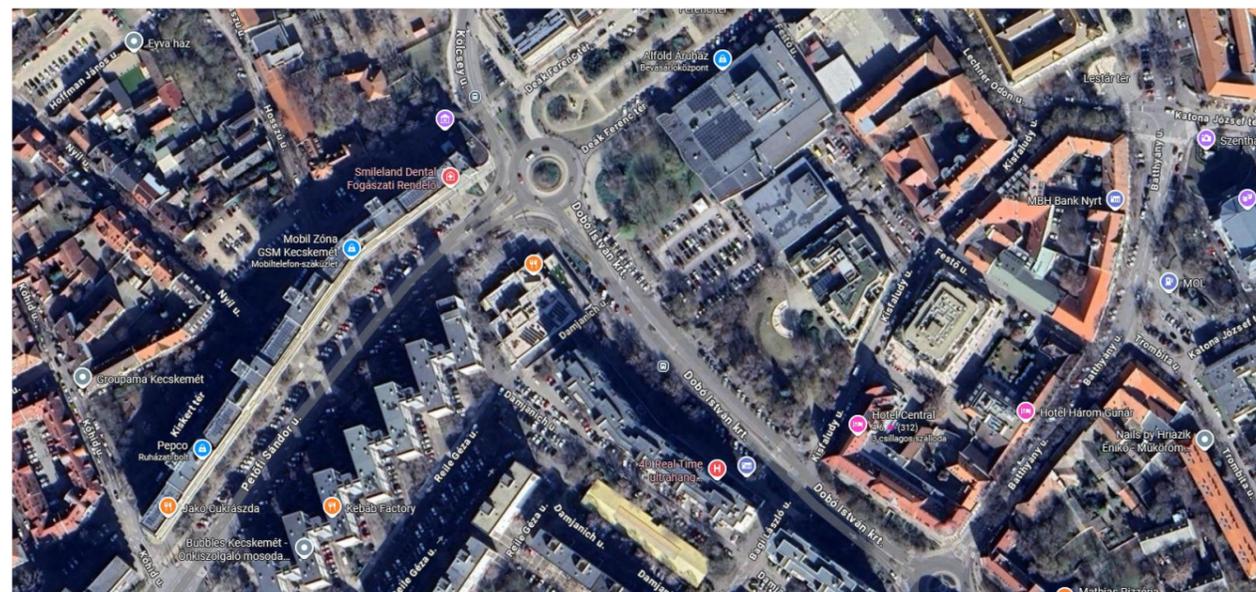
- A gyorsan iparosodó területeken határozottan fel kell lépni a mezőgazdasági termelés lehetőségének fenntartásáért és az ehhez szükséges utak megtartásáért.
- A korábbi tanyás, városkörnyéki mezőgazdasági és kertes részek gyors beépülése során a valóban használt mezőgazdasági utakat meg kell védeni.
- A városi kerékpárforgalmi hálózati terv jövőbeni felülvizsgálata alapján kijelölhető egy városkörnyéki szabadidős kerékpáros hálózat a mezőgazdasági célú utak felhasználásával.
- A hagyományos mezőgazdaság városi szerepének meghatározása után a mezőgazdasági úthálózat felmérése és vizsgálata javasolható, ennek ismeretében pedig a hálózat újra tervezhető.
- Külterületen mezőgazdasági célú hálózat kijelölése, azok elépülésének biztosítása a tengelytől mért 8-8 m távolságban biztosítandó.

11.5. A VÁROS PARKOLÁSI PROBLÉMÁI A BELVÁROSON KÍVÜLI TERÜLETEKEN

A város parkolási gondjai a munkahely- és szolgáltatásgazdag Belvárosban a leglátványosabbak, de a többi magyar nagyvárossal egyezően e problémák megjelentek a városszövet más területein is:

- Napjainkra jelentős parkolási gondok figyelhetők meg a lakótelepeken. A meglévő parkolóhelyek kapacitása a 2010-es évekre kimerült. Az időközben, leginkább zöldterületek rovására kialakított kisebb fejlesztések csak átmeneti megoldást nyújtottak/nyújtanak, és mivel a parkolási igényeket itt szinte csak a lakók generálják, így a probléma kezelése még nehezebb, a díjfizetés szabályozása és annak bevezetése jelentős ellenállást vált ki nem csak a lakosság, de a döntéshozók részéről is. A zöldfelületek fizikai védelme az elparkolástól közérdek.
- Általános probléma, hogy több lakótelepi család is 2-3 autóval rendelkezik és a vállalkozások egy része is a lakóövezetekben van bejelentve, itt használva a parkolóhelyeket furgonok és áruszállító autók parkoltatására.
- Évtizedes probléma a lakótelepeken az épületek aljában található garázsok más célú (például műhelyek, tárolók, boltok, szolgáltató egységek) használata, amely a gépkocsik közterületekre történő kiszorulásával járt. Emellett ténykérdés, hogy a lakótelepek alagsori garázsai a 70-es évek járműméreteire lettek kialakítva, a mai járművek többsége számára szűkek, alig használhatók.
- Sajnos az egyedi társasházi fejlesztések csak az előírt parkolószámokat alakítják ki, ráadásul a teremgarázsban, vagy a telken belüli parkolóhelyeket külön meg kellene vásárolni a lakóknak, melyek komoly kiadással járnak.
- Megfelelő köztervezés hiányában a fejlesztési területeken a valós parkolási igények felmérése nem történik meg, így sem teletömbi, sem pedig városrészi léptékben nem lehet egységesen kezelni a problémát, s megfelelő tervezési, kialakítási elvárásokat megfogalmazni a befektetőkkel szemben.
- A 2020-as évekre a parkolási problémák már a kertvárosi területeken is megjelentek. Gyakran előfordul, hogy háztartásonként nem csak több autó található, hanem ezeket – a napi közlekedési szokások következtében – sok esetben a közterületeken tárolják a tulajdonosok, aminek az esetleges korlátozása lakossági ellenállást válthat ki. Ez néhány esetben csak a városképet rontja, vagy a zöldfelületek rovására történik meg, de bizonyos esetekben közlekedési, közlekedésbiztonsági problémákat is okoz.
- A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái nem feltártak, részleteikben nem ismertek. Első lépésként részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk segítségével kell azonosítani a legkritikusabb területeket, ahol a parkolási nehézségek a legégetőbbek. Ezekre a területekre egyedi parkolási megoldásokat kell kidolgozni.
- A mai díjfizető területhez közel eső lakótelepi és kertvárosi utcákon a legkézenfekvőbb és legegyszerűbb megoldás a díjfizetés következtetés szabályozása és kiterjesztése lenne, amely a kevésbé jogos lakossági igények korlátozását eredményezné a parkolási rendelet előírásain keresztül.
- A fizető parkolás kiterjesztése nem járhat a zöldfelületek elépítésével. A zöldfelületek rovására épült parkolóhelyek, illetve utcai zóldsávok burkolása esetén, a zöldfelületi veszteség kompenzációja nem maradhat el.
- Előfordul, hogy közkert besorolású területeken alakítanak ki fizető parkolókat, amely nem fenntartható gyakorlat, hiszen a zöldfelületek csökkenésével jár.

- A város tervezett fejlesztési területein, új és egységes szabályozást kell bevezetni a felszíni parkolás tekintetében, így akadályozva meg a nemkívánatos városkép kialakulását és a zöldfelületek elparkolását.
- Bár a P+R parkolással szemben általában nagy elvárások fogalmazódnak meg, azonban a kiépítés önmagában nem csökkenti sem a forgalmat, sem pedig a parkolási problémákat. A P+R városi parkoláson belüli szerepének és helyszíneinek meghatározását a város közlekedésében részletes vizsgálatoknak kell megelőznie, figyelembe véve a valós szükségleteket és lehetőségeket, a tömegközlekedési kapcsolódási lehetőségeket, a B+R, K+R és járműmegosztási igényeket, valamint a kapcsolódó forgalomvonzó szolgáltatási és kiskereskedelmi környezetet. Ezt részletesebben lásd a módváltással foglalkozó fejezetben.
- Már rövid távon is fontos lenne felmérni a parkolásra használt zöldfelületeket és illegális burkolatokat és kezdeményezni azok zöldfelületként történő helyreállítását.
- A Jegyző, mint az új „zöldinfrastruktúra kormányrendelet” szerinti zöldfelületi hatóság, illetve a Városrendészet indítson következtetés hatósági kontrollt és szankcionálást a szabálytalan burkolatok és zöldfelületi parkolás megszüntetésére.
- Nincs a városnak a fentebb leírt problémákat is vizsgálni, illetve kezelni tudó parkolási koncepciója és akcióterve.



Forrás: Google Maps 2025. augusztus; Letöltés: [Google Térkép](#)

11.6. A FORGALMI MODELLEZÉS EREDMÉNYEI

A forgalmi modellezés részleteit a 21. fejezetben lehet megismerni. A bemutatott vizsgálatok a reggeli átlagos csúcsóra közúti forgalmait mutatják be. A kecskeméti úthálózat fejlesztése kapcsán a következő fejlesztéseket vizsgáltuk:

- 441. sz. főút 2x2 sávúsítása a városi szakaszon
- Bethlen körút 2x1 sávós szakaszának 2x2 sávúsítása
- Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötése
- Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötése
- Károly Róbert körút- Mátyás király körút összekötése
- Csabay Géza körút - Mindszenti körút összekötése
- Új városi főút építése az 54. sz. főút és az Árpád körút között új vasút felletti híddal
- Kertekalja körút forgalmi hatásai

Az elemzés egyik célja a közúti fejlesztések prioritizálása, amit esetünkben, további adatok híján az új elemeken megjelenő (így máshonnan átvonzott) forgalmak mértékére, a vételezett beruházási költségekre és a hálózati jelentőségre alapozódott. Ezek alapján kis, közepes és magas forgalmi hatás, kis, közepes és magas költség és kis, közepes és magas hálózati jelentőség alapján történt a prioritizálás. Az egyéb városfejlesztési, társadalmi, ellátásbeli hatások eddig feltárt elemeit jelezzük, de nem részei a prioritizálásnak.

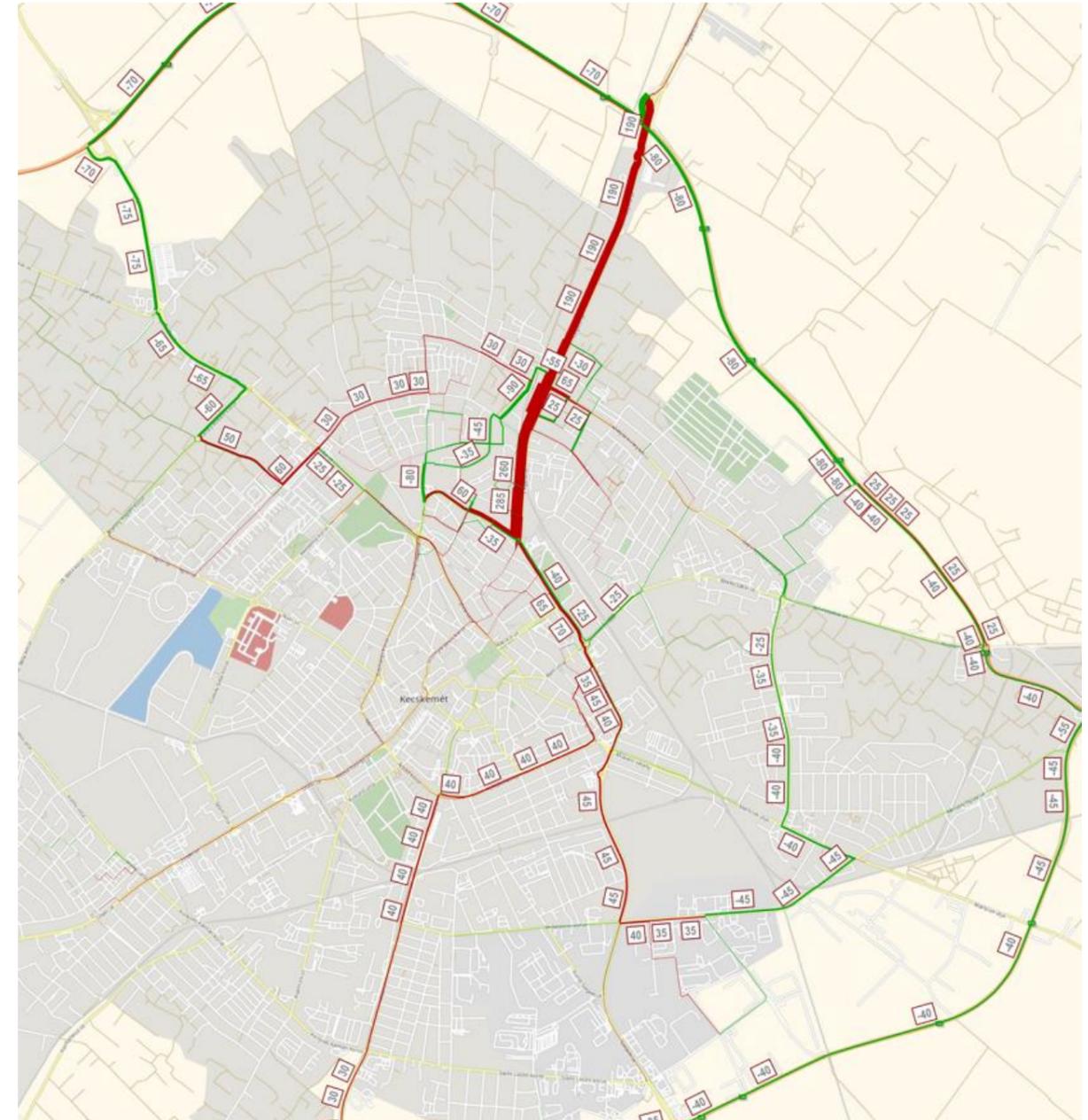
A fejlesztések forgalmi hatásait különbségábrákon mutatjuk be. A különbség az egyes fejlesztések nélkül és fejlesztésekkel való forgalmi állapot különbségét jelenti 2030 reggeli átlagos csúcsórára.

A 441. sz. főút 2x2 sávós kialakítása az északi elkerülő és a Nagykörút közötti szakaszon

Hatások:

- A fejlesztés fő hatása, hogy egyébként nem túl jelentős forgalmat vonz a Ceglédi útra, a reggeli csúcsidőszakban a város felé tartó irányban.
- Egyes tömegesen használt menekülőutak megszűnnének a városban.
- A 2x2 sávúsítás az északi elkerülőről is forgalmat vonz el, jól láthatók a tehermentesülő útvonalak.
- A fejlesztés a helyigény miatt feltehetően költséges.
- A fő probléma a fejlesztéssel, hogy a Ceglédi út továbbra is a Nagykörútnál véget ér és nem folytatódik és nem is fog folytatódni kapacitív úthálózati elemmel, azaz a bővített szakaszon szereshető előnyök lokálisak.

62. ábra: A 441. sz. főút városi szakasza 2x2 sávúsításának közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)

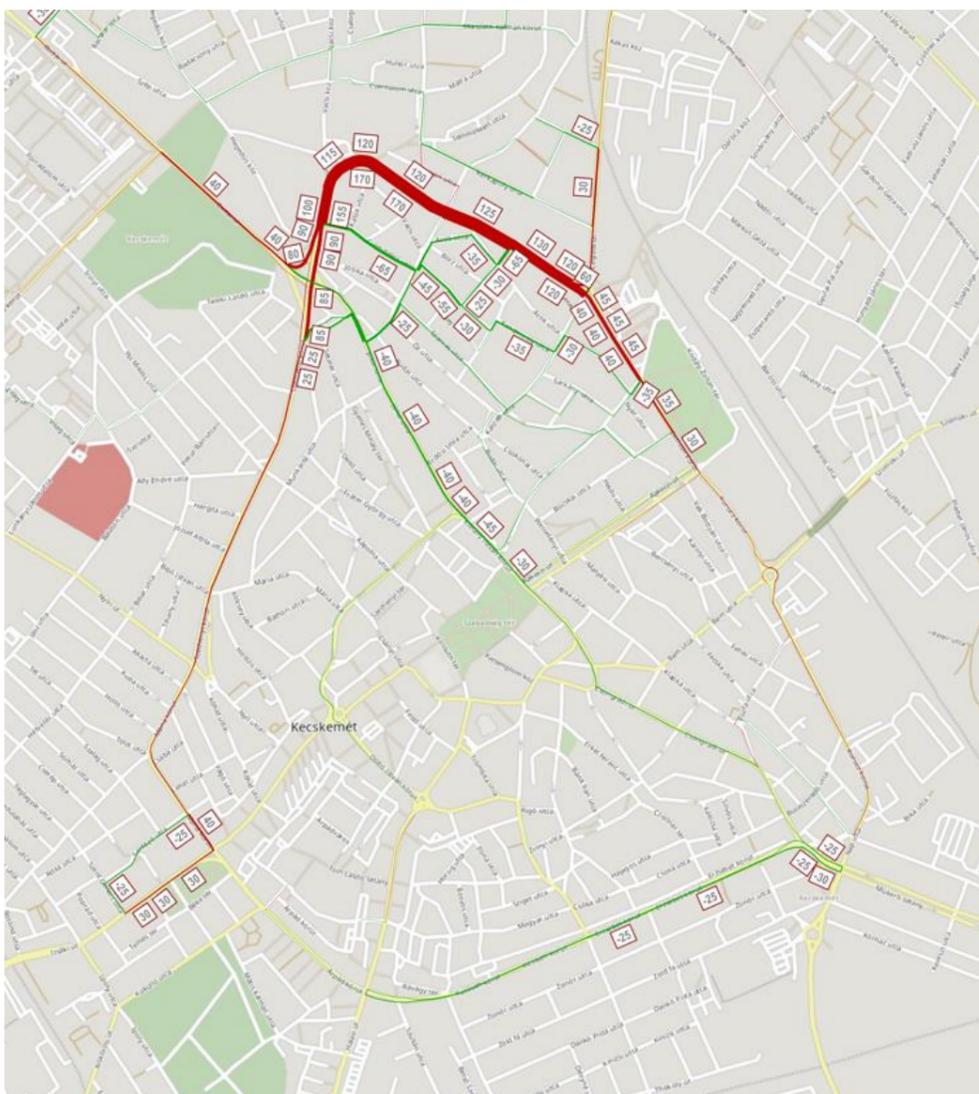


Közepes forgalmi hatások, magas költségek és a beérkező forgalom érdemi tovább vezetési korlátjai miatt kis hálózati jelentőség jellemzi.

Bethlen körút 2x1 sávós szakaszának 2x2 sávra bővítése

- Jól látható, hogy a Bethlen körút új sávjai irányonként 120-180 jármű/óra forgalmat vonzanak. Az óramutató irányában nagyobb a növekmény.
- Ez a forgalom a Belváros északi részeinek kis utcáiból és a Vacsiköz kis utcáiból terelődik ki. Ezek közül a Jókai utca-Kiskörút-Csongrádi utca vonal tehermentesítése a legérdekesebb.
- Egészében a megjelenő új forgalmak és a tehermentesülő utcákról lekerülő forgalmak sem túl nagyok.
- A fejlesztéssel elérhető Belvárost tehermentesítő hatásokat a következőkben bemutatásra kerülő Károly Róbert körút-Mátyás király körút összekötései kezelik.
- A szűkös helyen a Nagykörút nyomvonala is változna és jelentős városrehabilitáció lenne szükséges, így a költségek nagyon magasak.

63. ábra: A Bethlen körút 2x2 sávúsításának közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcspontban (2030)

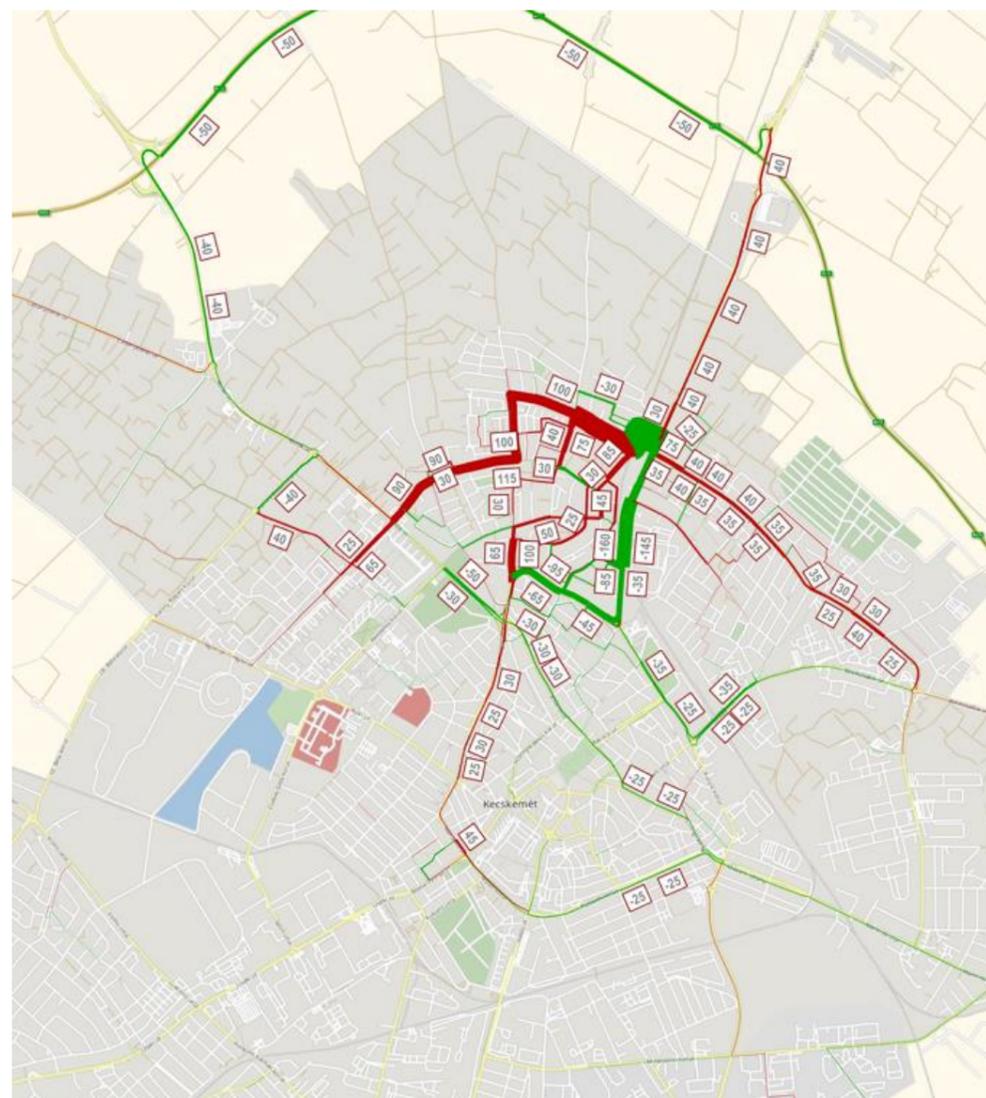


A sáv bővítéshez rendelkezésre nem álló terület és a szükséges nagyléptékű szanálások magas költséget hoznak magukkal. A fejlesztés alacsony-közepes forgalmi hatásokkal és magas hálózati jelentőséggel bír.

A Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötése

- A fejlesztés fő hatása a Vaspálya utca rossz minőségű mai kapcsolatának kiváltása.
- Az új elem forgalmat vonz el a Bethlen körútról, a Ceglédi út belső szakaszáról, de még a Kecskemét északi elkerülőről is.
- A forgalmi változások kicsinyek, 100 jármű/óra alattiak.
- A ma is használt vacsiközi menekülőutak forgalma tovább nő.
- A fejlesztés közlekedési értelemben lényegében csak Vacsihegyet kedvezményezi.
- A vasúttal való különszintű keresztezés igénye miatt ez egy költséges beruházás.
- A fejlesztés lényegesen közelebb hozza Vacsihegyet és Hunyadvárost.

64. ábra: A Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcspontban (2030)

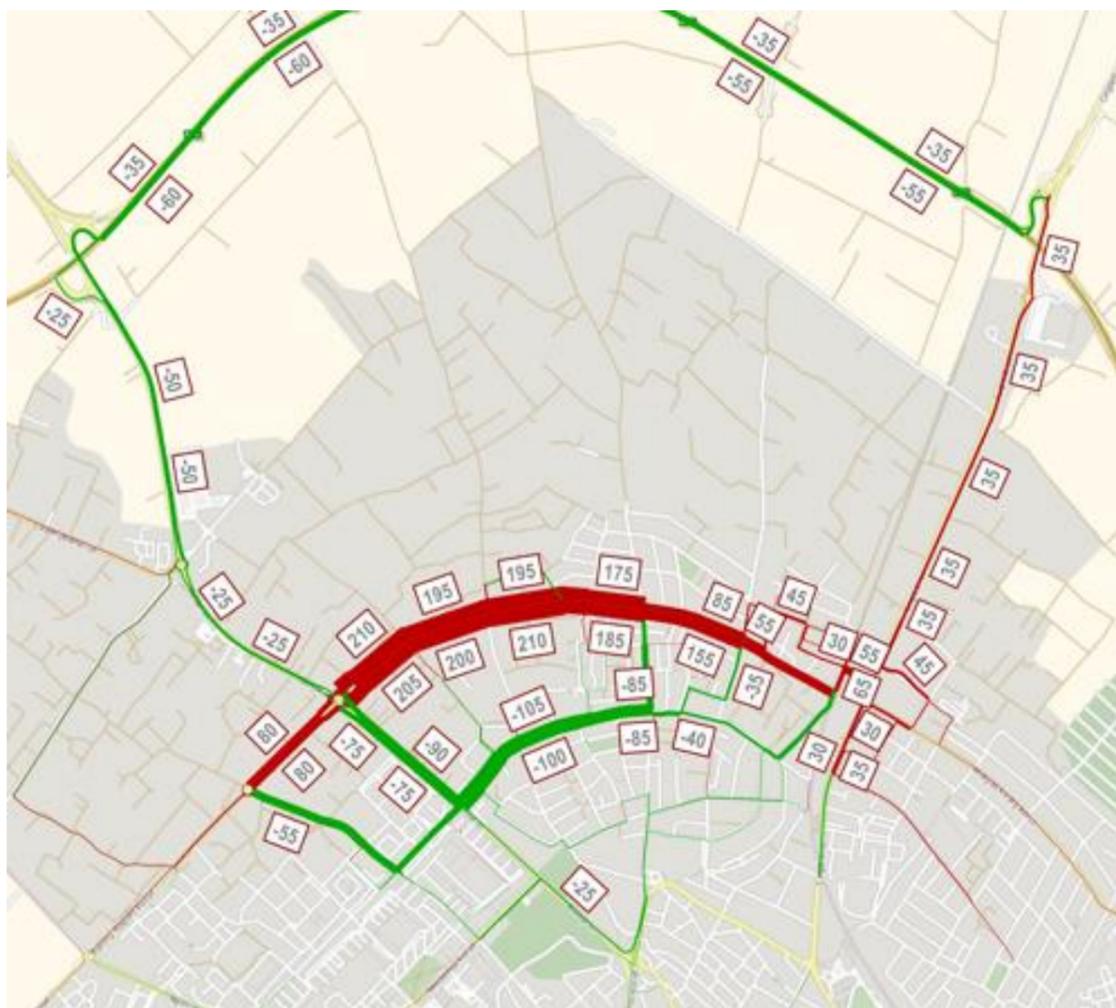


A beruházás költséges, forgalmi hatásai közepesek, hálózati jelentősége viszont magas. Hatásai szűk területre, a Vacsihegyre koncentrálnak.

A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötése

- A fejlesztés elsősorban a vacsihegyi, részben pedig a széchenyivárosi menekülőutak forgalmát csatornázza be. Az előbbiektől a Gázló utca tehermentesítése a legfontosabb.
- Az új körút forgalmi hatása a Nagykörútig sem ér el, miközben az Északi elkerülőről forgalmat vonz a városba.
- A megépülés önmagában közepes, irányonként mintegy 200 jármű/óra forgalmat vonz az új útszakaszra.
- A fejlesztés a relatív alacsonyabb költségűek közé tartozik.
- A fejlesztés javítja Vacsihegy és Széchenyiváros kapcsolatait.

65. ábra: A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)

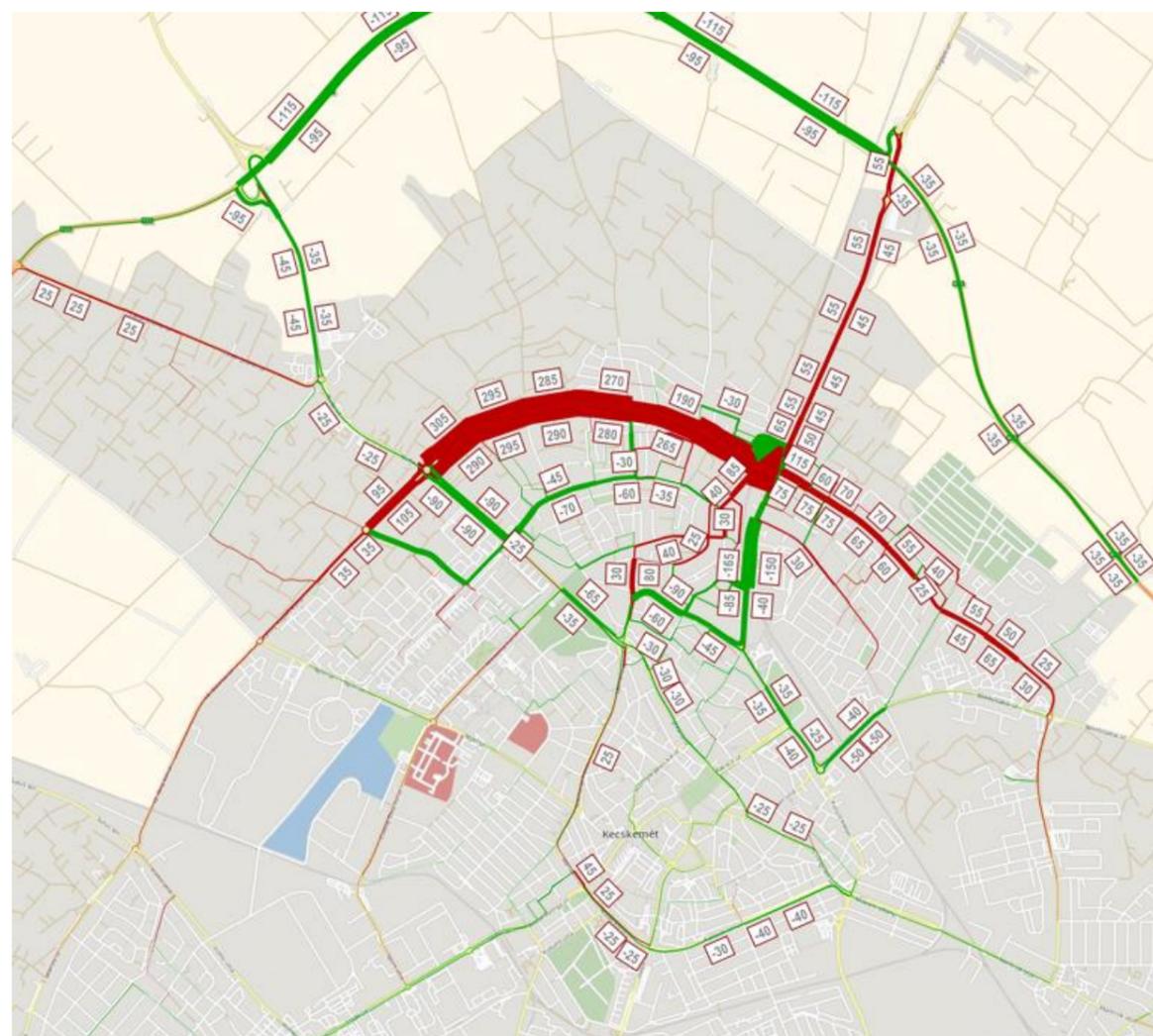


Közepes költségű beruházás közepes léptékű forgalmi hatásokkal és magas hálózati jelentőséggel (lásd széchenyivárosi ellátó intézmények és kiskereskedelmi egységek jobb elérhetősége, a közösségi közlekedés feltételeinek javítása, városüzemeltetés optimalizációja). Hatásai viszonylag szűk területre, a Vacsihegyre és a Széchenyiváros északi részére koncentrálnak.

A Károly Róbert körút - Mátyás király körút összekötése egy lépésben

- Az előző két pontban tárgyalt körúti összekötések forgalmi hatásai nagyjából összeadódnak, így a forgalmi hatás jelentősebb.
- A forgalmi hatások szerteágazóak, túlmutatnak a Vacsihegyen.
- A fejlesztés érdemi forgalmat vonz a városba az Északi elkerülőről is.
- A fejlesztés egy költséges és egy közepesen költséges rész-fejlesztésből áll össze.
- A Bethlen körút 2x1 sávú szakaszán is van némi tehermentesítő hatása.

66. ábra: A Károly Róbert körút - Mátyás király körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)

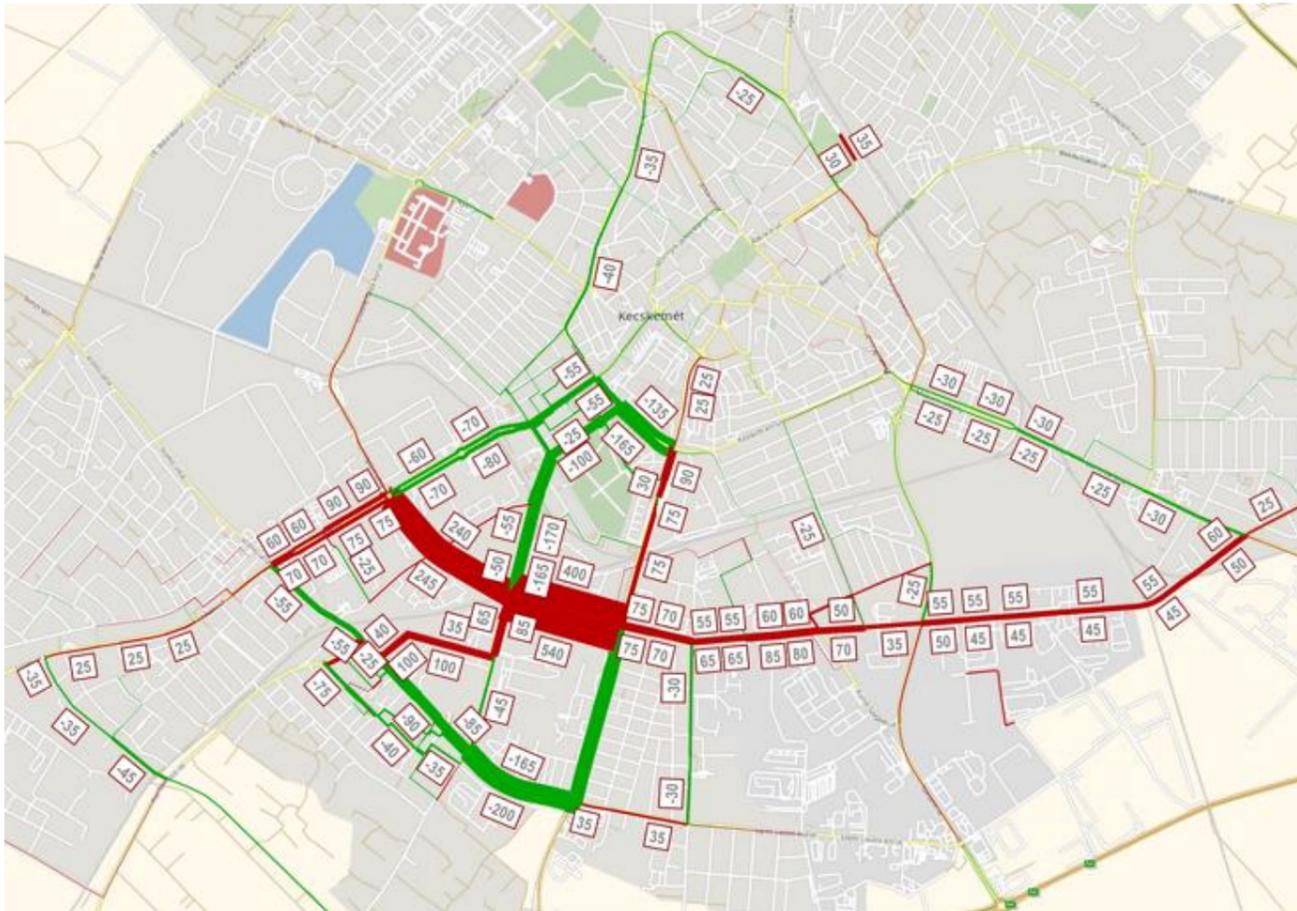


Magas költségű, közepes-magas forgalmi hatásokat hozó, hálózati jelentős fejlesztés (lásd városi szintű szolgáltatástervezés [oktatás, nevelés, közösségi közlekedés, városüzemeltetés] javuló lehetőségei).

A Csabay Géza körút - Mindszenti körút összekötése

- Jelentős forgalmi hatások láthatók az új szakaszon, különösen a Kiskőrösi út-Halasi út közötti szakaszon.
- Jelentősen tehermentesíti nemcsak a párhuzamos kelet-nyugati útszakaszokat (Árpád körút, Könyves Kálmán körút), de az észak-dél irányú utak egyes szakaszait is (Izsáki út északi része, Kiskőrösi út északi része, Halasi út déli szakasza).
- Hatásai Kecskemét déli közúthálózatára átfogóan kiterjednek.
- A fejlesztés a vasúti keresztezés vélelmezhető és logikus különbszintűsége miatt költséges.
- A fejlesztés egy városszerkezetileg értékes, fejlesztendő területet tár fel megfelelő közösségi közlekedési fejlesztési lehetőségekkel.
- A 152-es vasúttal való kapcsolat (a vasút feletti átvezetés vagy a vasútvonal elvágása) stratégiai döntés, részleteit lásd a vasúti fejezetben.

67. ábra: A Csabay Géza körút -Mindszenti körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)



Magas költségű, magas forgalmi hatásokat mutató és igen magas hálózati jelentőségű beavatkozás, jelentős városrehabilitációs és befektetésösztönző potenciállal.

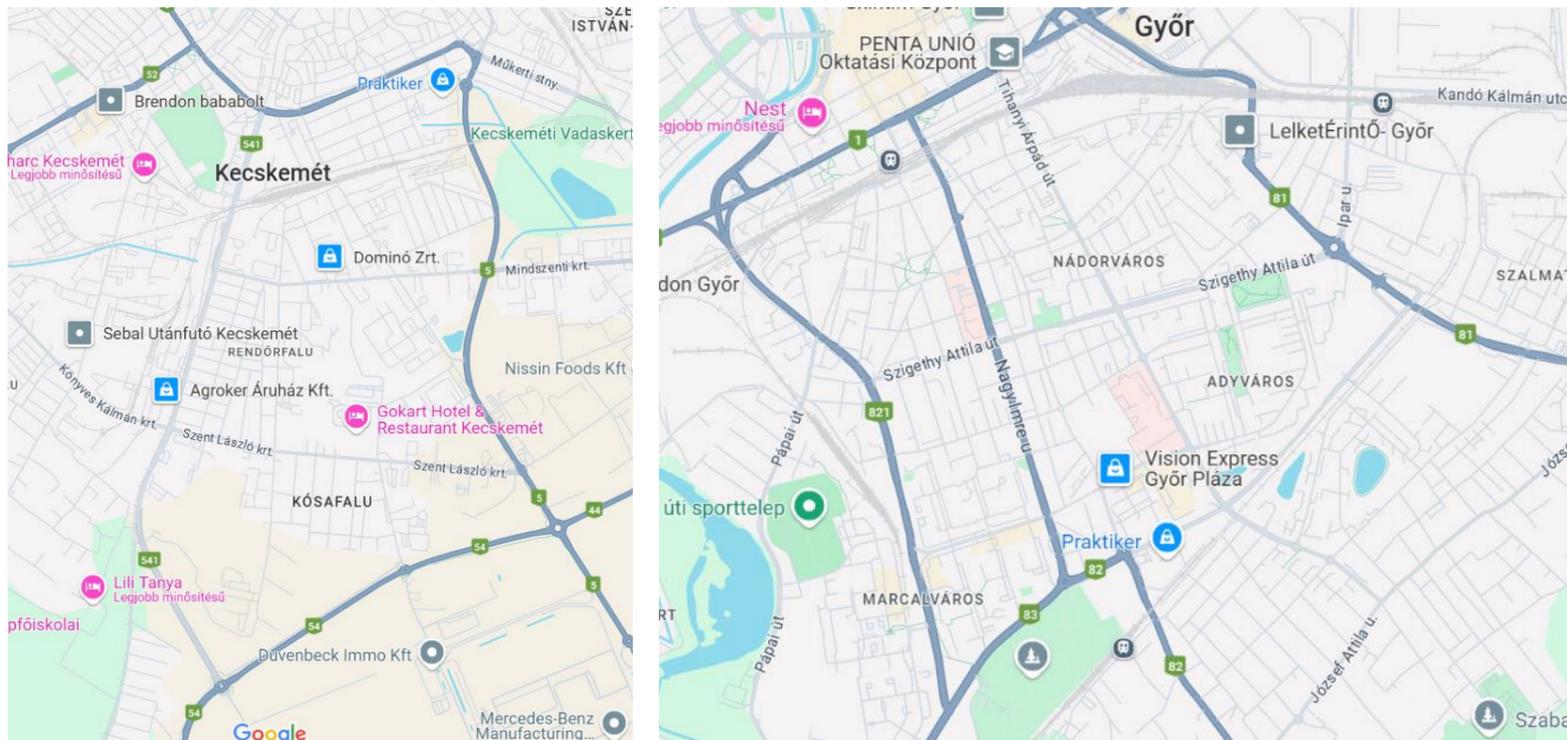
Új városi főút építése az 54. sz. főút és az Árpád körút között, új a vasút felett átívelő híddal

Kecskemét déli városrészei tekinthetők a város forgalmi értelemben legkitettebb, legrosszabb állapotú területeinek. Az össze nem érő körutak, a vasúttal szintben találkozó észak-déli elemek, a sűrű, és tovább sűrűsödő, vegyes, de gazdasági dominanciájú terület saját forgalmi igényei, a Kecskemét belső részei és a város déli részén található nagy ipari üzemek közötti forgalmi igények együttesen egy nehezen kezelhető helyzetet eredményeztek.

Győrben a hasonló adottságú területen három kelet-nyugati és négy észak-déli főút épült ki (lásd az 68. ábra jobb oldalán). Kecskeméthez képest a fő különbség az, hogy ezek a főutak a területen belül lényegében szakadásmentes hálózatot alkotnak (egyedül az észak-déli irányú Tihanyi Árpád út nem rendelkezik külön szintű vasúti átvezetéssel). Ez Győr legsűrűbben lakott, szolgáltatásokkal teli része, ráadásul ide kötnek be Győr legfontosabb agglomerációs útvonalai is, de a négyzethálós, együttműködő úthálózat mellett alig vannak forgalmi gondok.

Feltételezésünk szerint Kecskeméten a déli városrész hiányzó kapcsolatainak (Csabay Géza körút - Mindszenti körút (lásd fentebb), megteremtésével nemcsak az egyébként túlhasznált, torlódó terület könnyebbülne meg, de Kecskemét belső részei és a Daimler iparterület közötti kapcsolat is értelmezhetővé válna és a ma a környező városrészekre kiszoruló forgalom is megtalálhatná a helyét. A Szegedi út - vasút feletti új átvezetés - Külső-Szegedi út - új ipartelepen átvezetett út - Búzakalász út új hálózati elemmel, az új útszakaszokon kapacitív csomópontok kiépítésével városi szinten is forgalmi könnyebbség lenne tapasztalható. A kialakult és zömmel távlatban is támogatott funkciók közötti kapacitásokat igényelnek, amelyeket ebben a városrészben a számos ipari funkció miatt meg is lehetne valósítani, jó nyomvonalválasztás esetén kevésbé kell lakossági ellenállástól tartani.

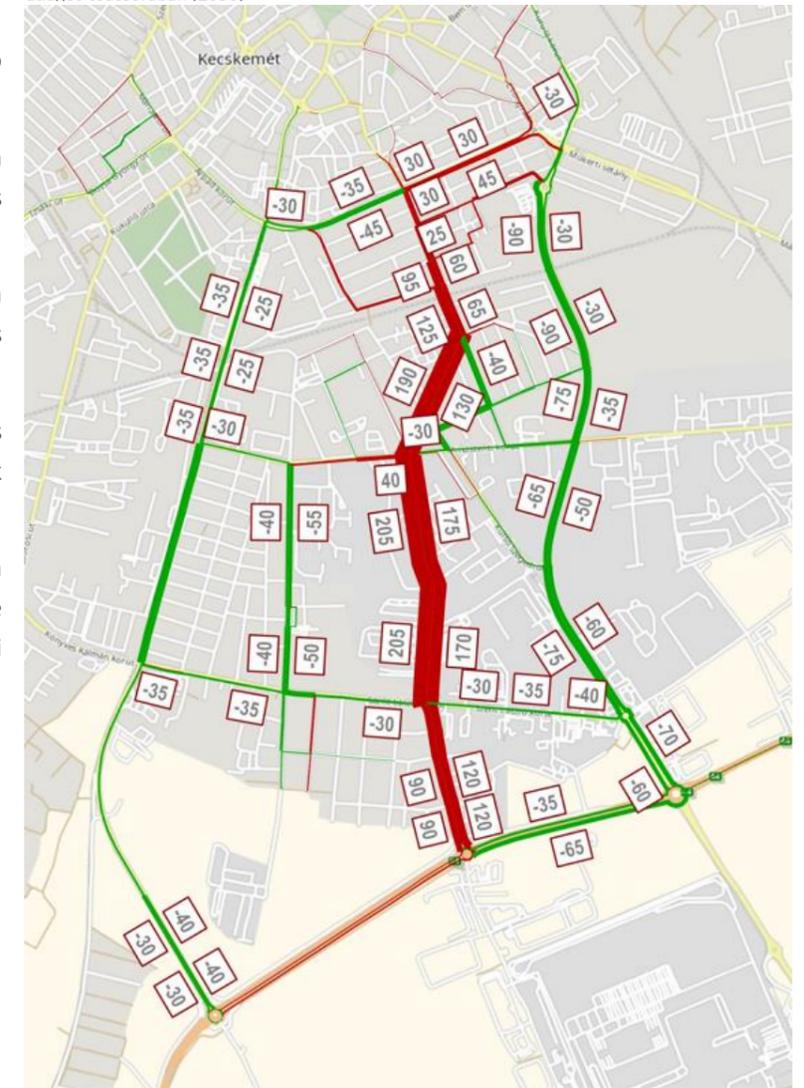
68. ábra: Kecskemét (balra) és Győr (jobbra) déli, hasonló hálózati szerkezetű városrészei



A forgalmi hatásokat az 69. ábra mutatja be:

- Alacsony-közepes forgalom látható az új közúti elemen.
- A fejlesztés kismértékben tehermentesíti a párhuzamos Halasi, Kiskunfélegyházi utakat.
- Kisebb áttérődések láthatók a kelet-nyugati irányú utakon és például a Matkói úton is.
- A vasút külön szintű keresztezése és a tervezett kapacitív csomópontok miatt a beruházás költséges.
- Városfejlesztési szempontból a terület új, kapacitív főútja jönne létre, ami a mai kusza közlekedési helyzetben komoly előrelépés.

69. ábra: Az 54. sz. főút és az Árpád körút összekötésének közötti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)

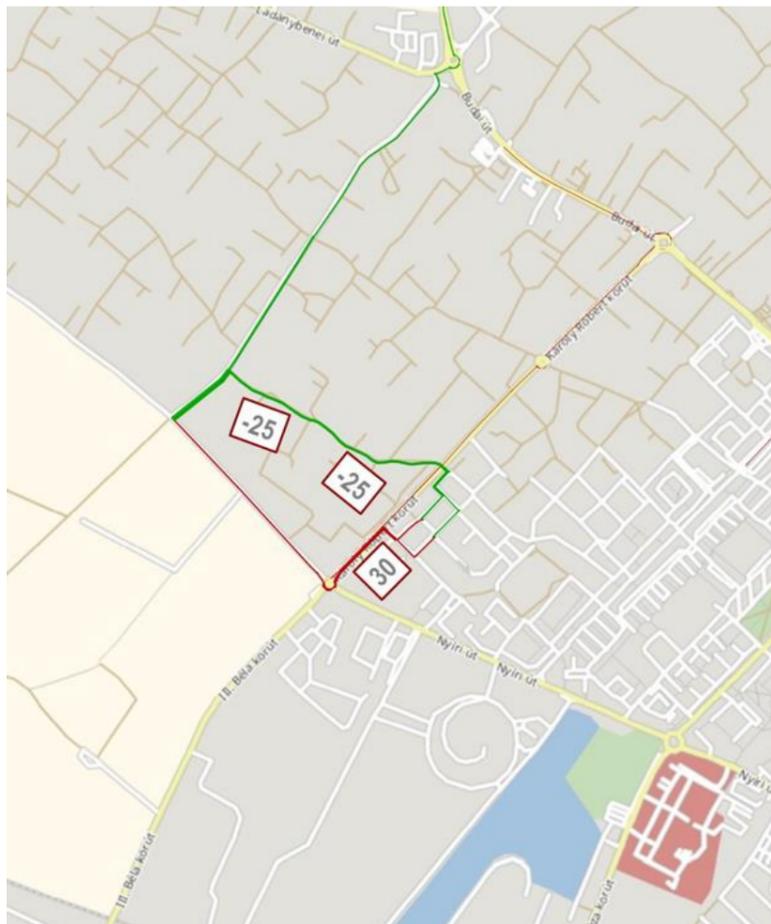


Magas költségű, alacsony-közepes forgalmi hatású, hálózatilag jelentős fejlesztés, komoly városfejlesztési potenciállal.

A Kertekalja körút forgalmi hatásai

A Kertek-alja körút egy olyan kis sebességű (30 km/ó), nem kapacitív fejlesztési elem, amely a Kecskemét nyugati szélén található spontán beépülő és kijelölt fejlesztési területek között teremt nagyjából észak-déli irányú kapcsolatot és ad minőségi kijáratokat a Budai út és az Izsáki út között. Szerepe eleve lokálisnak szánt, azért került bele a modellezési körbe, hogy az esetleges városi szintű hatásait, különösen a menekülőútként való használatot szemléltesse. A modellezési eredmények az alábbi ábrán láthatók.

70. ábra: A Kertekalja körút forgalmi hatásai



- Amint jól látható, a hatások lokálisak és minimálisak.
- Feltehető, hogy a feltárt, kapcsolódó terület további benépesülésével és a közeli fejlesztési területek belépésével érdemben nagyobb forgalom jelenik majd itt meg.
- A Máriahegyet a Miklósteleppel, a Sutus sorral és a Petőfivárossal összekötő III. Béla körút jelentős forgalma mellett is jó kapcsolatot ad, ráadásul a ritkábban lakott, kizárólag lakófunkciójú városrészek közötti forgalmi igények is nagyon alacsonyak.

Alacsony költségű, minimális forgalmi hatással járó, kismértékű hálózati fejlesztést nyújtó beruházás, a Kertek-alja körút.

A hét bemutatott fejlesztést (a Károly Róbert körút-Mátyás király körút összekötését két részletben vizsgáltuk) közúti forgalmi hatásai, becsült költségei és közúthálózati jelentősége szerint ötfokozatú skálán értékeltük. A közúti forgalmi hatások és a hálózati jelentőség esetében a nagyobb érték a nagyobb forgalmi hatásokhoz tartozott, a becsült

költségnél a magasabb költséghez kisebb érték társult, így véve figyelembe a megvalósíthatóságot. Jelezzük, hogy az összes vizsgált fejlesztés kedvezményezi az autóbussz-közlekedést. Később, további részletek ismeretében (például pontos kialakítás, pontos költségek, kisajátítási igények, közműrintettség, finanszírozás rendelkezésre állása stb.) pontosabb módszertan hozható létre. A bemutatott prioritási sorrend lényegében a részletes vizsgálatok megkezdésének javasolt sorrendjét tükrözi az ismert adatok alapján. Az eredmények az alábbiak:

Eszerint tehát a Csabay Géza körút - Mindszenti körút összekötése messze a legfontosabb fejlesztés. Ezt követi a Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötése, aminek fő oka az alacsonyabb becsült költség a különbszintű vasúti keresztezési igény és a kisajátítási igény hiánya. Ezek után a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötése következik. A következő három fejlesztés egyaránt 6 pontot kapott, ezek megvalósítási igénye egyébként is ellentmondásos, további vizsgálatok alapján deríthető ki, hogy egyáltalán szükségesek-e. Végül a legkevesebb pontot a Bethlen körút 2x2 sávú kialakítása kapta, itt a magas költségek, a relatív kicsiny forgalmi hatások és hálózati jelentőség képezte a legfőbb okokat.

Fejlesztés	Közúti forgalmi hatások	Költségek becsült mértéke	Közúthálózati jelentőség	Összpontszám
A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése	5	2	5	12
A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötése	3	2	4	9
A Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötése	2	1	4	7
A 441. sz. főút 2x2 sávúsítása az északi elkerülő és a Nagykörút közötti szakaszon	2	2	2	6
Új városi főút építése az 54. sz. főút és az Árpád körút között új vasút felletti híddal	2	1	3	6
A Kertekalja körút építése	1	4	1	6
Bethlen körút 2x1 sávú szakaszának 2x2 sávúsítása	2	1	2	5

A modellezés eredményei alapján a Csabay Géza körút - Mindszenti körút összekötése, a Károly Róbert körút - Nagy Lajos király körút összekötése és a Mátyás király körút - Nagy Lajos király körút összekötése (ebben a sorrendben) megvalósítandó, fontos fejlesztések. Érdemes kiemelni, hogy mindhárom fejlesztés körutak bezárását célozza. A többi fejlesztés esetében a megvalósítás szükségessége nem magas prioritású, így azok megvalósítása akár el is hagyható.

A Magyar Közút munkatársa, Anyalai Ferenc, a tervezők rendelkezésére bocsájtotta „Kecskemét Megyei Jogú Város Közúti Infrastruktúra Fejlesztési Stratégiája” című diplomamunkáját. A forgalmi modellezéssel vizsgált fejlesztési javaslat és azok prioritizálása közül az alábbiakat emeljük ki:

- A munka a prioritizálásban jelen koncepcióval egyezően előre sorolta az 5. sz. főút tervezett négy nyomúsítását a Mercedes-gyár környezetében, az Alsószéktői átkötőút építését és a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötését.
- A koncepció nézőpontjának megfelelően hátrасorolódtak a 441. sz. főút belső szakaszának négy nyomúsítása és a Nagykörút Ceglédi út-Budai kapu közötti szakaszának négy sávúsítása.
- Egyes vizsgált fejlesztések számos kérdést vetnek fel, így például a Vacs köz kiépítése a 445. sz. főútig komoly forgalmi terhelést vonzana a városrészbe.
- Elgondolkodtató megjegyzés, hogy a „Kiskörút egyirányúsítása előtti időszaktól a körút és környékén sok feleslegesen burkolt felület maradt, amiket azóta sem számoltak fel. Az esztétikai problémákon felül a belvárosi életminőséget javító zöldfelületnövelési lehetőségek maradnak kiaknázatlanul.”

11.7. KECSKEMÉT KÖZÚTFEJLESZTÉSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskemét úthálózata biztonságos, a folyamatos karbantartás és a rendszeres felújítások miatt jó minőségű. Az útfelújításoknál a gyalogos-, az autóbussz- és a kerékpáros közlekedés igényei messzemenően megjelennek. A város körúthálózata teljes, a forgalom folyamatosan megfigyelt és központilag irányított.

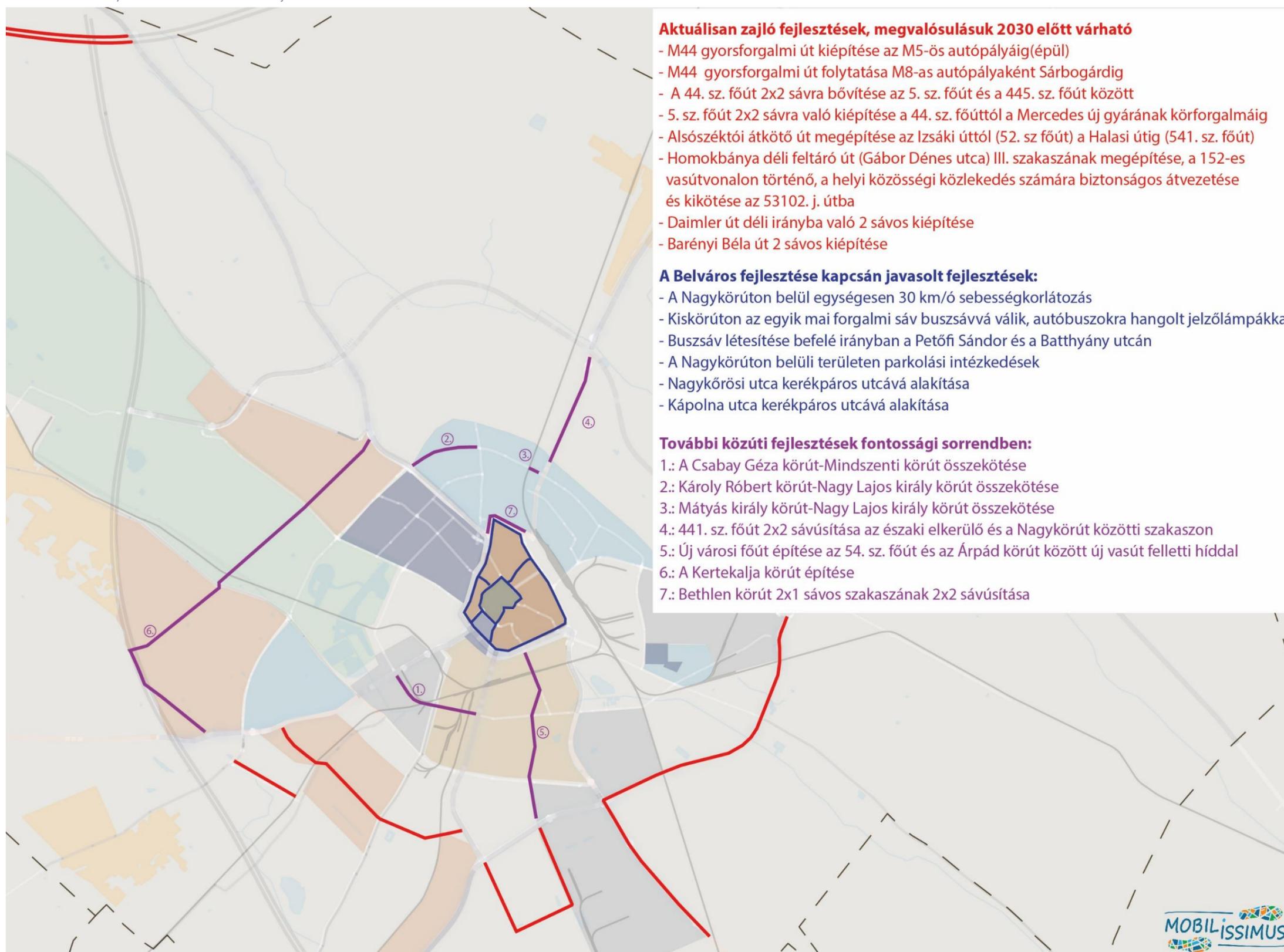
Konceptcionális cél (megegyezik a baleseti célokkal)

A város útjain ne haljon meg senki, a Nagykörúton belül pedig ne legyenek súlyos balesetek

Javasolt fejlesztési irányok (az autóbussz-hálózatot támogató és a belvárosi fejlesztéseken kívül):

- Gyalogátkelőhely-fejlesztési program megvalósítása az elutazások számának radikális csökkentésére.
- Városi közútfejlesztési szakértelem támogatása: folyamatos finanszírozás és munkaerőszükséglet biztosítása.
- Adatgyűjtések, vizsgálatok, tanulmányok, pilotok, jó gyakorlatok megvalósítása.
- A Csabay Géza körút - Mindszenti körút összekötése.
- A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötése.
- A Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötése.
- A helyi kezelésű utak burkolatminőségének tervszerű és ütemezett javítása, rendszeres karbantartása és felújítása, valamint ezek finanszírozási igényeinek biztosítása. Ennek megalapozása szakmai alapon széles körű burkolatállapot-mérések alapján lehetséges (nyomvályú, hossz- és keresztirányú repedések, vízelvezetési problémák, építmények állapota stb.). Az egyes útszakaszokra felmért útállapotok, valamint az egyéb szakmai szempontokkal (forgalomnagyság, hálózati szerep, más fejlesztésekkel való kapcsolat) való súlyozás után kirajzolódik a legrosszabb állapotú, legsürgetőbben felújítandó utak listája. Itt sokkal fontosabb a fő- és gyűjtőhálózat megújítása, mint a lakóutcáké, mert ezeket nagyságrendekkel többen használják. A városnak jelenleg is van frissítés alatt álló burkolatfelújítási terve a legfontosabb felújítandó utcákról.
- Az országos kezelésű utak esetében hathatós lobbitevékenység a legfontosabb és legforgalmasabb útszakaszok felújításának és folyamatos karbantartásának érdekében. Érdemes figyelembe venni azt is, hogy a város főhálózatának jelentős része állami kezelésű (például a Nagykörút egyes szakaszai). Ezek a legforgalmasabb városi szakaszok közé tartoznak és minden városi autós használja őket, így minőségjavításuk a város számos lakóját kedvezményezi, függetlenül a kezelő személyétől. Megfontolásra javasolt például éppen a Nagykörút egyes szakaszainak megújítása akár a város forrásaira is támaszkodva.
- Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens forgalomirányítás megvalósítása.
- Szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltása.
- Csomóponti előnyben részesítés kiépítése a menetrendszerinti autóbusszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban (lásd autóbusszos fejezet) a központi forgalomirányításra alapozva.
- Az autóbussz közlekedés szempontjából kritikus közúti keresztmetszetek átbocsátó képességének növelése (Batthyány utcáról Árpád körútra külön jobbra kanyarodó sáv kialakítása, Március 15. utca, Akadémia körút, Irinyi utca stb.).
- Az új építések minőségi közúti bekötése, a megfelelő csomóponti megoldások preferálása, a várható parkolási és rakodási igények jó felmérése, majd minőségi kiépítése és ennek hathatós ellenőrzése, számonkérése.
- A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán első lépésként részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk szükségesek, majd egyedi megoldások megalkotása szükséges. A mai díjfizető területhez közel eső lakótelepi és kertvárosi utcákon a legkézenfekvőbb és legegyszerűbb megoldás a díjfizetés kiterjesztése.
- Meglévő gyűjtőutak forgalomcsillapítása (Bajcsy-Zsilinszky Endre körút, Beloiannisz tér, Bem utca, Csongrádi út, Irinyi utca, Jókai utca, Koháry István körút, Máriahegy utca, Nagykőrösi utca, Mezei utca, Nyíri út, Petőfi utca, Rákóczi út, Széles köz, Vörösmarty utca).
- Csomópontfelülvizsgáló program megvalósítása: az egyes útszakaszokon és városrészekben a város egésze szempontjából legelőnyösebb csomóponttípust kell preferálni. A zsúfolt városi hálózaton a forgalomszabályozás lehetőségének fenntartása és az autóbusszok előnyben részesítése érdekében érdemes a jelzőlámpás csomópontokat alkalmazni és a körforgalmakat csak az arra alkalmas közúti csomópontokban kiépíteni.
- Folyamatos forgalmi modellezés javasolt a fejlesztések alátámasztására.
- A mezőgazdasági úthálózat kapcsán fel kell mérni a mezőgazdasági célokra szükséges úthálózatot és meg kell védeni az elépüléstől. Ezeknek az úthálózati elemeknek a szabadidős kerékpározás céljaira történő használati lehetőségét vizsgálni kell.

71. ábra: Kecskemét folyamatban lévő és tervezett közútfejlesztései



12. MÓDVÁLTÁS

A városi és az elővárosi módváltásról általában a P+R parkolás jut az emberek eszébe. Népszerű vélemény, hogy a P+R parkolás az elővárosokból beözönlő autók megállításának hatékony eszköze, egyszerű, gyors és valós megoldást ígér. Sajnos a közlekedéstervezésben nincsenek ilyen csodaszerek, a P+R parkolás sem az. Az egyébként egyszerű műfajnak tűnő P+R hatékony működtetésének, területi kijelölésének és működési mechanizmusainak jellemzői meglehetősen bonyolultak és egyáltalán nem ismertek a szélesebb közvélemény előtt, de még az urbanisztikai és közlekedéstervezési szakma is megosztott az eszköz megfelelő alkalmazása kapcsán.

A P+R nagyvasúti, gyorsvasúti, esetleg metróhálózatok előnyeit használja ki elsődlegesen, így lényegét tekintve nagyvárosi, városrészi/agglomerációs szinten jelentkező közlekedési megoldás, amely igényli a minőségi (legalábbis a közúti közlekedésnél magasabb minőségű, gyorsabb) vasúti rendszert. Buszokkal is vannak kísérletek, pozitív tapasztalatokkal, de hatásait tekintve marginális eredményekkel. A P+R valódi jelentőségét jól írja le, hogy még Budapest környékén is (ahol 10 000-es nagyságrendben hozzáférhetők az ilyen parkolók) csak a Budapestre vonattal beérkezők mintegy 5%-a használ P+R-t. A P+R nem olcsó megoldás, a jó hely kiválasztása és a minőségi kiépítés kimondottan költséges dolog. Végül a városokon belüli P+R parkoló-építés és használat – az ezzel foglalkozó szakmai körökben – kimondottan ellenjavallt, mert csak bevonzza a városba azt a közúti forgalmat, ami egyébként is közösségi közlekedési kapcsolatot keres. A P+R jó működésének és kihasználtságának fontos feltétele a szűk keresztmetszetű, torlódó városi közúti közlekedés és a városi parkolás nehéz (drága és/vagy kevés helyet biztosító) hozzáférhetősége.

A legfontosabb ellenérv a széles körű alkalmazás ellen, hogy nem igazolt, hogy a P+R csökkentené a városba irányuló forgalmat, sokkal inkább átrendezi; a vizsgált esetekben a forgalom csökkenése sokkal inkább származott a parkolási rendszer szigorításából. További ellenérvek, hogy a P+R parkolás lehetőségei távlatban is közúti forgalmat vonzanak a városba, a P+R igen erős alternatívája az autóbuzos és kerékpáros módváltásnak, de még az állomásra való kigyaloglásnak is. Egészében a szakmai konszenzus az, hogy minden arra alkalmas helyen (ahol alulhasznosított területen, mérsékelt költségekkel kialakítható) érdemes lehet P+R parkolást biztosítani választékbővítésként. Ugyanakkor csak olyan számban és feltételekkel, hogy lehetőleg ne legyen komoly versenyelőnye a kerékpáros módváltással (B+R) és a ráhordó buszokkal szemben, és egyáltalán nem érdemes tömeges forgalomcsökkenést várni. A módváltó helyszínek legjobb helye az elővárosokban van (ideértve Kecskemét vasúttal ellátott elővárosi településeit, illetve településrészeit is).

Sokkal hasznosabb és fenntarthatóbb, ráadásul olcsóbban kiépíthető módváltási lehetőségek az autóbuzos ráhordás kialakítása, a B+R (kerékpározás és utazás), illetve sejtéseink szerint a P+R-nél akár nagyságrenddel tömegesebb K+R (Kiss&Ride), illetve K+G (Kiss&Go) használata, amikor is a vezető kirakja az utasát a közösségi közlekedés megállóhelyénél. A P+R szakmai szempontból csekély hatással bír, az erőforrásokat a többi módváltási formára érdemes inkább fordítani. A másik oldalról viszont a P+R fejlesztés az egyik olyan fejlesztési forma, amit a városlakók többsége érteni vél és támogat, mert erős és hatékony eszköznek tartják.

Kecskemét ma a közlekedési módváltási megoldások kapcsán ismerkedik a lehetőségekkel, gondolkodik, vizsgálódik és szakmai egyeztetéseket folytat, éppen a Közlekedési Konceptiójának kialakításához kötődően is. Fontos megállapítani, hogy a hatékonyan működő és működtethető közlekedési módváltás fundamentumai egészében nem igazán megfelelőek: Kecskemét települése nem elég nagy a hatékony közlekedési módváltáshoz, a jelenlegi támogatott autóhasználat és parkolási lehetőségek (a jelenlegi köztéri parkolásszabályozás és -szolgáltatási díjak) mellett a módváltáshoz kapcsolódó infrastruktúra és szolgáltatáshalmaz nem tud versenyképes lenni. Az elővárosi közlekedés és a módváltási infrastruktúra kialakításához alacsony színvonalú, így alulhasznosított a jelenlegi vasúti szolgáltatás.

A felújított, minőségi szolgáltatást nyújtó elővárosi vasútvonalak (mint a fehérvári és az esztergomi vonalak) és remélhetőleg Kecskemét környékén a jövőben a 140-es, 142-es, 145-ös, 152-es vonalak sokszorosára emelhetik az

utasszámot és így a módváltási igényeket is. Érdemes lenne a közlekedési módváltási infrastruktúrát és szolgáltatásokat a vasúti fejlesztésekhez kötődően kialakítani, ezeket vizsgálni, ezekre a lehetőségekre felkészülni, megvalósíthatósági és műszaki terveket készíteni és ezek megvalósításáért lobbizni.

Bács-Kiskun vármegyében, mint ahogy más alföldi területeken is, a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálásának mind felhasználói, mind infrastrukturális oldalról (kerékpárparkolók, kerékpártárolók) van gyakorlata és hagyománya. Ezt megőrizni, illetve továbbfejleszteni (B+R, zárható és ellenőrzött kerékpárparkolók, bringaboxok) a lehetőségek bővítésével és a szolgáltatási szint javításával nem csak hogy lehet, hanem kívánatos is.

12.1. HELYZETLEÍRÁS

Korábbi tervek

Kecskemét, más hasonló adottságú városokkal együtt, a közösségi közlekedés fejlesztésével párhuzamosan, gondolkodik P+R rendszerek kiépítésében, ezek azonban nem komplex módon jelennek meg a különböző dokumentumokban, így a többi módváltási mód jelentősége alulreprezentált. Vannak ugyan városi szakanyagok módváltási létesítmények kialakítására (Méntelek, Hetényegyháza és Katonatelep vasúti megálló emelhető ki), emellett vannak szakmai elképzelések a városi átszállópontok lehetséges kialakítására (*Nagykörút menti területeken, mint a Budai Kapu, az intermodális központ, vagy a Homokbánya, a Szilvási bevásárló központ, illetve a Kecskemét Alsó vasútállomás területe*), de konkrét tervekkel nem rendelkezik a város. Születtek elképzelések a Belváros közlekedési tehermentesítése kapcsán, új felszín alatti mélyparkolók helyszíneinek kijelölésére, illetve a volt Domus felszíni parkolója helyén egy több szintes parkolóház kialakítására. Ez utóbbi alapvetően a helyi igényeket kielégítő parkolást célzó fejlesztési elképzelés.

Az ismert szándékok főleg a városi átszállópontokra fókuszálnak, azonban az ezek megvalósításához szükséges előzetes vizsgálatok hiányoznak, és nem szerepelnek sem a szakosztályok munkaterveiben, sem pedig a rövid és középtávon megvalósítandó projektelképzelések sorában.

Jóval kisebb szándék látszik a környező városok ilyen jellegű fejlesztéseinek előmozdítására, igaz, a megfelelő térségi egyeztetési fórumok és városregiók fejlesztési tervek is hiányoznak.

Jelentősége

Egy tömegesen használt módváltási rendszer alapja a jó minőségű, megbízható, gyors vasúti rendszer. Ez most csak nyomokban lelhető fel Kecskemét környékén. Ha ebben jelentős javulás lesz, akkor a módváltási igények is gyorsan megnövekednek majd.

Kecskeméten jelenleg a Homokbányán van kialakítva egy 100-120 férőhelyes, ingyenes, kamerával védett parkoló ilyen célokra, ahonnan az Izsáki úton járó hat helyi buszra és a ballászögi helyközi buszokra lehet felszállni. A parkolóban váltott napijeggyel egy személy aznap ingyenesen utazhat a KEKO Kft. és a MÁV Személyszállítási Zrt. kecskeméti helyi szolgáltatásba bevont járataival. A P+R parkoló helyszíne azonban nem szerencsés, így kihasználtsága alacsony.

A kecskeméti vasútállomás déli oldalán van egy nagyobb üzemi terület, illetve ennek szomszédságában egy 2019-ben, Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata és a MÁV Zrt. együttműködésében átadott 65 férőhelyes személygépjármű parkoló, melynek kapacitása is kicsi és a használata sem feltételekhez kötött, így nem a vasútállomás, sokkal inkább a belvárosi munkavállalók igényeit szolgálja ki. Mai mérete szűkös, emellett a valós P+R funkció tekintetében is dönteni kellene. A mainál jobb helyzetet eredményezne az intermodális központ kialakítása, emellett a volt KTE pálya területének hasznosítása is változást hozhat, amennyiben a befektető egy településrendezési szerződés keretében esetleges parkolási vállalásokat tesz.

A vasútállomáson nagyszámú, B+R célokra is igénybe vett, megfelelően kihasznált kerékpártámasz található. A megfelelő (zárható) kerékpártárolók kialakításával nem csak a városból kifelé tartó munkavállalók igényeit lehetne kielégíteni a jövőben, hanem a Kecskemétre érkező napi munkavállalási és oktatási célú ingázók igényeit is.

Jelenleg a város területén Méntelek, Hetényegyháza és Katonatelep vasútállomásokon mutatkozhatna tömeges igény, illetve valódi esély jól működő módváltásra (a megfelelő vasúti fejlesztéseket követően). A többi városi állomás és megállóhely túlzottan bent van a városban, és nem ad időelőnyt a mai vasúti közlekedéssel, így P+R célokra általánosan nem javasolt, ezzel szemben a kerékpáros és az autóbuszos ráhordásnak ideális terepe volna.

Kecskemét környezetében (relatív) jó vasúti működést biztosító 140-es vonalon, Szatymazon, Kiskunfélegyházán, Nagykőrösön és Cegléden van jelentősebb módváltási igény. Cegléden kimondottan jelentős mértékű mind a P+R, mind a B+R igény és a kapacitás is, igaz, ez inkább a budapesti irányt szolgálja ki. A kisebb megállóhelyeken elvélve találkozhatunk várakozó autókkal.

A 142-es vonalon, Lajosmizsén ma is van kiépített infrastruktúra, Dabason pedig egész komoly módváltási infrastruktúra található, ami elsődlegesen a Budapest felé történő ingázási igényeket szolgálja. A 142-es vonal felújítására vannak tervek, igény és esély is látszik jelenleg egy minőségi vasútvonal kiépítésére, többek között azért is, mert az egyik legnagyobb utasnövekedési potenciál van ebben a vonalban az összes Budapest környéki vonalat vizsgálva, másrészt pedig azért is, mivel nem csak Budapest, de Kecskemét agglomerációs igényeit is ki tudná szolgálni.

A fentiek túl hosszabb távon – talán a V0 vasúti projekt részeként – a Kecskemét-Szolnok (145-ös vasútvonal) és Kecskemét-Fülöpszállás (152-es vasútvonal) települések által közrefogott terület vasúttal rendelkező településein lehet érdemes módváltási fejlesztésekben gondolkodni, de nagyon fontos feltétel, hogy a mainál érdemben jobb vasúti minőséget (menetrendet, vonatokat, állomásokat, közbiztonságot) kell nyújtani és garantálni. Ha ez megvan, akkor komoly módváltási igények jelenhetnek meg itt is a jövőben.

Bács-Kiskun vármegyében a kerékpár jelentős szerepet játszik a napi közlekedésben. Ahol a vasúti szolgáltatás magasabb színvonalú (kiemelten például a Budapest–Cegléd–Szeged-vasútvonal esetében), a vasút és kerékpár kombinálása is mindennapos. A vasútállomásokon és vasúti megállóhelyeken jellemzően nagy kapacitású, esetenként részben fedett kerékpárparkolók állnak rendelkezésre, jóllehet túlnyomórészt nem korszerű, a váz megtámasztására és lakatolására alkalmas kialakítással.

A kerékpár mindennapi életben betöltött szerepét mutatja, hogy kistépelülések forgalmasabb, központi autóbusz-megállóiban is nem egyszer 20-40 kerékpár parkol, de a kisebb forgalmú megállók egy része is fel van szerelve néhány kerékpártámasszal, igaz ezek is nagyjából elavult kialakításúak.

Érték- és problémaeltár

A módváltással kapcsolatos pozitív tendenciák:

- Kecskeméten van működő P+R létesítmény.
- Régóta gondolkodás zajlik a külső városrészek és a Belváros környezetének módváltási lehetőségeiről.
- A megígért és tervezett vasútfejlesztések megvalósítása módot adhat komoly és megalapozott módváltási létesítmények építésére.
- A város középtávú szándékaiban fontos szerep jut a városi parkolás rendezésének. A szigorúbb szabályok mellett az elővárosi módváltás potenciálja jelentősen megnőhet.

A kecskeméti módváltás helyzetét negatívan befolyásoló tényezők:

- A működő P+R első tapasztalatai nem mutatnak tömeges használatot és igényt
- A módváltási gondolkodás a Belváros tehermentesítésére fókuszál és P+R fókuszú.



12.2. KECSKEMÉT MÓDVÁLTÁSI CÉLJAI ÉS ESZKÖZEI

Jövőkép

Kecskemét elővárosaiból és Kecskemét vasúti megállóhelyel rendelkező külső városrészeiből a Kecskemétre tartó utazások természetes, kézenfekvő módja a vasúti megállóhelyeken való módváltás.

Konceptcionális cél

Kecskemét elővárosaiban és Kecskemét vasúti megállóhelyel rendelkező külső városrészein a vasúti közlekedés megújulásával együtt megalapozott és minőségi, a teljes módváltási spektrumot célzó módváltási létesítmények épülnek ki a hozzájuk tartozó megközelítési útvonalakkal a városi közlekedés autós dominanciájának visszaszorításával párhuzamosan.

Fejlesztési javaslatok:

- Javasolt egy módváltási koncepció megalkotása, amely mentén megindulhatnak a tervezések, az egyeztetések és a lobbitevékenység is. Különösen aktuális lenne ez most, amikor jó eséllyel néhány éven belül intenzív vasúttervezési folyamatok indulnak el vagy indulnak újra. E tevékenység része a közlekedési módváltási helyek kijelölése és fenntartása is a koncepció alapján. A teljes módváltási spektrum (kigyaloglás, autóbuzsos ráhordás, B+R, K+R, P+R) fejlesztésére kell fókuszálni, emellett a tervezett városi parkolási és forgalomcsillapítási lépések módváltásra való hatását is érdemes figyelemmel kísérni, értelmezni.
- A közlekedési módváltás összetettségének, lehetőségeinek megértésében fontos szerepe van a város döntéshozóinak és szakembereinek, a tervezett fejlesztéseket kommunikálni kell.
- Egy adott településrészen kiépülő módváltási létesítmény főleg a környező településrészt fogja kiszolgálni, nagyobb ívű, regionális használatot kár feltételezni, erre ráadásul tervezni is nagyon nehéz. Kecskemét szempontjából az ideális módváltási helyek a szomszédos települések vasútállomásai, ezért javasolható, hogy a városregióos megbeszélések során a lehetséges tárgyalási pontok között szerepeljenek a szomszédos településeken kiépítendő módváltási létesítmények.
- Kecskemét vonzáskörzetében lévő települések módváltási elképzelései kapcsán érdemes feltárni a további integrációs és együttműködési lehetőségeket.
- Javasolható egy vonzáskörzeti településekkel kialakítandó érdekszövetség és konzultációs fórum létrehozása az elővárosi közlekedés fejlesztéséhez és a közlekedési módváltáshoz kapcsolódóan
- Kecskeméten Méntelek, Hetényegyháza és Katonatelepe módváltási szempontból potens. Hetényegyházán teljes módváltási spektrumnak szerepe lehet, Katonatelepen és Ménteleken érdemes lenne inkább a B+R-re és a buszos ráhordásra hangsúlyt helyezni és kevésbé a P+R lehetőségeket hangsúlyozni. Katonatelepeknél főleg a lágy közlekedési módokra kellene koncentrálni és ezeket a kapacitásokat kiépíteni (B+R) a vasútállomás közelében. A városi vasúti megállóhelyeken létrehozott módváltási létesítményekhez hozzátartoznak azok külső kapcsolatai is: a közút mellett szükséges minőségi és biztonságos kerékpáros és gyalogos útvonalakat létrehozni, illetve az autóbuzsos ráhordás létesítményeit is megépíteni.
- A már tervezett beruházásokat érdemes lenne áttekinteni komplexitás és az elérhető célok tekintetében.
- Folyamatban van, illetve előkészítés alatt áll több vasútvonal fejlesztése (140-es, 142-es, V0), melyek keretében a tervek szerint a legtöbb állomáson korszerű B+R kerékpárparkolók létesülnek. A többi vasútállomáson, vasúti megállóhelyen, valamint autóbuzs-állomáson is szükséges a meglévő kapacitások és igények felmérése, szükség esetén a kerékpárparkolási kapacitások bővítése, illetve minőségi fejlesztése (a releváns útmutatóknak megfelelő kialakítással, legalább részben fedett kivitelben).
- A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbuzs-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás fejlesztése is jó irány, legalább megállóhelyenként 2-2 férőhellyel. Ezen a téren városi hatáskörben, alacsony költséggel is jelentős előrelépést lehetne elérni.
- A már használt, működő helyszínek tapasztalatait figyelemmel kell kísérni és okulni kell belőlük. Ennek része az is, hogy a városnak legyen egy olyan szervezeti egysége, aki ezért felel.

13. AKTUÁLIS KÖZLEKEDÉSI TRENDK

13.1. A MIKROMOBILITÁS EGYÉB FORMÁI

Az egyéb mikromobilitás (a kerékpártól különböző mikromobilitási eszközök) használatának mértéke Kecskeméten nem ismert, azonban a mindennapi közlekedésben jelenlétük nyilvánvaló, ha nem is meghatározó. A mikromobilitási eszközök használata szabályozási, közlekedésbiztonsági kérdéseket is felvet, mindennapi használatuk pedig közlekedési konfliktusokat indukál a városi közlekedésben, így igényeit figyelembe kell venni.

E-rollerek

A gyalogos- és a kerékpáros közlekedés mellett („között”) megjelentek a ma még nem tisztázott jogállású mikromobilitási eszközök (legtöbbször e-rollerek) is. Ezekből egyre több lesz, városi használatuk terjed. A mikromobilitási eszközökkel kapcsolatos beavatkozásokat jelenleg megnehezítik a jelenlegi szabályozás (KRESZ) hiányosságai. A KRESZ-ben való szabályozás éppen zajlik, elhúzódása esetén a mikromobilitási eszközök kezelésére az alábbi ajánlást tesszük: nem kizárólag az eszköz maga, hanem a vezetőjének (használójának) a magatartása is meghatározó abból a szempontból, hogy hol életszerű megengedni ezen eszközök használatát. Az e-rollerek jellegzetes csoportokra oszthatók tömegük és maximális sebességük (mozgási energiájuk) illetve teljesítményük alapján⁸:

- a könnyebb, kis teljesítményű rollerek gyalogos sebességgel haladva akár gyalogos felületeken is használhatók konfliktusmentesen,
- a 25-30 km/h órás sebesség elérésére képes, néhány száz watt teljesítményű és szintén még könnyű rollerek menetdinamikája, sebessége, vezethetősége és féktávja alapján kerékpárszerű, így a kerékpározásra szánt felületeken használhatók,
- az ennél nagyobb tömegű, erősebb motorú és sokkal nagyobb sebességre képes csoport egyértelműen segédmotoros kerékpárnak tekintendő és annak szabályai alkalmazandók.

72. ábra: E-bike a vasútállomás előtti kerékpártárolónál



⁸ Czine Ferenc – Hirkó György: Elektromos meghajtású mikromobilitási eszközök, Jellemző paraméterek (Magyar Mérnöki Kamara, 2021)

Elektromos rásegítésű kerékpárok (pedelec) és e-bike-ok

A nyugat-európai országokban a pedelec eladások az elmúlt években folyamatosan nőttek. A pedelec kerékpárok sajátossága, hogy a motor csak akkor segíti a haladást, ha a kerékpárt ténylegesen hajtja az, aki rajta ül, azaz a pedelec kerékpárokon nem lehet „gázt adni”.

Szintén egyre gyakrabban fordulnak elő az utakon, kerékpárutakon motoros meghajtással rendelkező és pedálozást nem igénylő, jogilag segédmotoros kerékpárnak minősülő, de kerékpárnak kinéző és gyakran idősebb személyek által használt járművek. Ezek figyelemreméltó menetdinamikával rendelkezhetnek és hangtalanul közlekednek. Legfőbb, nyilvánvaló előnyük, hogy azok számára jelentik szinte az egyetlen mobilitási lehetőséget, akiknek egészségi állapota nem teszi lehetővé a gyalogos vagy hagyományos kerékpárral való közlekedést, azonban autót vagy motort nem tudnak (pl. jogosítvány hiánya miatt, anyagi vagy egészségügyi okból) vezetni.

Mopedek

Jellegzetes jármű az általában szintén idősek vagy mozgáskorlátozottak által használt moped, amely általában a karfáján lévő gombokkal irányítható-vezethető motorizált kerekesszék. A mopeddel nagyon sokszor nem lehet elférni a szűk járdán, ezért használóik olykor a forgalmi sávokba is kimerészkednek. A KEKO szándékai szerint megfelelő jogszabályi háttér és műszaki megoldások alapján támogatná akár a mopedek szállíthatóságát is a helyi autóbuszokon, de ennek feltételei jelenleg nem adóttak.

Jövőkép

A mikromobilitás látható és hasznos szereplője a kecskeméti közlekedésnek, domináns belvárosi jelenléttel

Koncepcionális cél

Városi szinten a mikromobilitás 5%-os részarányának elérése a közlekedési módok körében

A mikromobilitás fejlesztési javaslati

- A városi kerékpáros hálózat tervezésénél jelenjenek meg a nagyobb teljesítményű e-rollerek, az e-bike-ok és a mopedek igényei is a kapacitásban, az útburkolattal kapcsolatosan stb.
- A város gyalogshálózatának tervezésénél jelenjenek meg a kisebb teljesítményű e-rollerek, és a klasszikus rollerek igényei is a kapacitásban, az útburkolattal kapcsolatosan stb.
- A kerékpártárolók tervezésénél és építésénél jelenjenek meg a rollerek, az e-rollerek és az e-bike-ok igényei.
- Az új KRESZ alapján döntés szükséges a rollerek, e-rollerek és az e-bike-ok közösségi közlekedési járműveken való szállíthatóságáról, pozitív döntés esetén a szükséges szabályozási és műszaki fejlesztések megvalósításáról.

13.2. MEGOSZTOTT KÖZLEKEDÉS

Az elmúlt évtizedben megjelentek a közösségi megosztáson alapuló használat, a sharing, különböző formái a városok közlekedésében, ide tartoznak a személygépjárművek esetében a carsharing olyan jól működő hazai példái mint a Budapesten teljesen elektromos flottával üzemelő GreenGo, a hagyományos, hibrid vagy elektromos hajtásrendszerű járművekkel egyaránt közlekedő MOL Limo vagy wigo carsharing szolgáltatások, illetve a kötött gyűjtésű, gyűjtőállomás-alapú (pl. a budapesti BUBI, ill. Pécsen a Pécsike) vagy szabad gyűjtésű kerékpármegosztó, ill. e-robogó (pl. korábban a fővárosban és Pécsen működő Blink) rendszerek is. Nem utolsósorban az elmúlt években megjelentek és elszaporodtak a városokban az elektromos mikromobilitási eszközöket nyújtó közösségi megosztó rendszerek is (pl. Lime, Tier). A különböző megosztáson alapuló szolgáltatások jelenleg részben önkormányzati, részben magánvállalkozói üzemeltetésben vannak.

Korábbi tervek

Ugyan a 2016-ban készült SUMP még tartalmazta a közlekedési igények észszerű csökkentését célozva egy potenciális car-sharing rendszer menetrend szerinti közszolgáltatási rendszer elemeihez történő illesztését, illetve egy önkormányzati tulajdonú közbringa-rendszer megtervezését, kiépítését és üzemeltetését, azonban a későbbiekben elhaltak az ezirányú törekvések vagy akadoznak a piacra jutást kísérő folyamatok, így sem közösségi autószoftálgató, sem a közösségi kerékpárok nem jelentek meg eddig a városban.

Jelentősége, trendjei

A megosztott közlekedési módok jelenlétének hiánya vélhetően részben az ilyen irányú szolgáltatások iránti alacsony igényre és keresletre is visszavezethető. Ennek lehetséges okai Kecskeméten a carsharing kapcsán az egy lakosra jutó gépjárművek magas számában (0,5 az arány)⁹, az autóhasználat életmódba ágyazottságában és a hazai középvárosok méreteiből és adottságaiból fakadó autós versenyelőnyben keresendő. A közösségi kerékpárok tekintetében a vélhetően alacsony igényt pedig az magyarázza, hogy a kerékpár már most is a háztartások egyik alapvető közlekedési eszköze, a saját tulajdonú kerékpárok magas aránya jellemző itt is (FVS I. kötete – Megalapozó munkarész). Ezzel együtt az igény és a lehetőségek vizsgálandók.

A városban szándék volt a megosztott roller-szolgáltatás bevezetése, azonban biztonsági aggályok miatt lekerült a napirendről. Érdemes megjegyezni, hogy a már más városokban megvalósult jó és a rossz tapasztalatok alapján az ilyen jellegű közlekedési szolgáltatások egyrészt komoly potenciállal bírnak, másrészt speciális műszaki, szabályozási, szolgáltatási, helykijelölési stb. igények merülhetnek fel, melyek körbejárása és megoldása hosszabb folyamat, harmadrészt pedig jogi és biztonsági oldalról is valós problémákat hozhatnak magukkal. Ezekkel a szolgáltatókkal olyan együttműködést célszerű kialakítani, amelyben a város a rendelkezésére álló mozgásteret teljes mértékben kihasználja, azaz:

- meghatározza a szolgáltatási területet,
- azokat a pontokat, ahol az eszközök leparkolhatók (mobilitási pontok),
- az elfoglalt közterületekért (mikromobilitási pontok például) közterülethasználati díjat kér,
- kiköti az anonimizált utazási adatok (megtett útvonal, utazási idő stb.) megosztását. Ezek által a város megismerheti a felhasználók által megtett útvonalakat, mobilitási igényeket.

Cserébe a szolgáltatónak egyfajta „minősítés” vagy valamely városarculati elem (szín, logó) nyújtható. Javasolható, hogy a kijelölt szolgáltatási terület és a kerékpáros fejezetben javasolt Nagykörúton belüli kerékpárosbarát terület minél nagyobb mértékben fedjen át. A város álláspontja szerint a megosztott rollerszoftálgatók megjelenése kevésbé szolgálja a város fejlődését és biztonságát.

Érték- és probléma térkép

Ugyan a megosztott közlekedési módok jelenleg hiányoznak a város közlekedéséből, azonban a városban rejltó turisztikai potenciál, illetve a belváros autómentesítésének igénye előrevetítheti az ilyen célokat is szolgáló megosztott mobilitási szolgáltatások használatában rejltó lehetőségeket. Az egyéni gépjármű- és kerékpárbirtoklás magas aránya és a saját tulajdonlással kapcsolatos attitűdök miatt vélhetően alacsonyabb kereslet jelentkezik az ilyen típusú szolgáltatások iránt.

A megosztott járművekkel kapcsolatosan jövőkép és koncepcionális célok jelenleg nem alkothatók meg, e szolgáltatások helyét meg kell találni a városban.

Fejlesztési javaslatok

- A megosztott közlekedéssel kapcsolatos döntések meghozatala.
- A megosztott mobilitási szolgáltatások és eszközök rendszerszintű szabályozási, működési és infrastrukturális feltételeinek vizsgálata, szükséges intézkedések megtervezése.
- Potenciális mikromobilitási pontok ütemezhetően kiépíthető hálózatának kijelölése.
- Közbringarendszer megjelenésének támogatása, a szabályozási feltételek megteremtésével, pilot jelleggel a belvárosi célpontok felfűzésével.
- Városi carsharing rendszer kialakításának, működési, üzemgazdaságossági feltételeinek vizsgálata pilot jelleggel a Mercedes gyárral együttműködve.

⁹ Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája (FVS), 2022 – I. Kötet – Megalapozó munkarész, 358. oldal

13.3. E-MOBILITÁS

Napjainkban városaink számos kihívás előtt állnak, a klímaváltozás, az élehető, tiszta és egészséges városi környezet megteremtése, a biztonságos és megfizethető energiaellátás biztosítása, a helyi közösségi közlekedési rendszerek üzembiztos, fenntartható és forráshiányos működése mellett olyan, sokszor még nem kiforrott technológiákat használó mobilitási megoldások térnyerését kell átgondolt és felelősségteljes módon támogatnia, kiépítenie, üzemeltetnie a városoknak, mint amilyen az e-mobilitás is. Az elektromobilitás vagy e-mobilitás fogalma alatt az elektromos hajtású járművekkel való helyváltoztatást értjük, mely magában foglalhatja a tisztán elektromos, az üzemanyagcellás, a konnektoros hibrid és a hibrid járműveket. Ilyen elektromos hajtású járművek a városi közlekedésben a különböző töltési technológiával működő, részben vagy egészben elektromos hajtásrendszerrel működő autóbuszok, az autóbusz- és a trolibuszüzem közötti határvonalakat elmosó, önjáró trolibuszok, illetve egyéb a mikromobilitás körébe tartozó eszközök, mint az e-rollerek és elektromos hajtású kerékpárok (lásd a 13.1 fejezet), teherkerékpárok és természetesen az elektromos autók.

Az e-mobilitás fejlesztése, mint stratégia elsősorban az üvegház hatású gázok kibocsátás csökkentésében, a lokálisan zéró kibocsátású technológia révén a levegőminőség javításában, a közlekedés okozta zajterhelés csökkentésében tud fontos és jelentős szereppel bírni, de az e-mobilitás fokozott térnyerése nem kínál megoldást a gépjárművek helyigényére, illetve az ebből fakadó parkolási problémák, torlódások, esetleges forgalomcsökkentési kérdésekre.

A XXI. század elejétől meghatározó e-mobilitási forradalom nagyrészt a Kínában kiépülő e-kerékpárokat, e-rollereket és e-buszokat előállító, nagy gyártói kapacitásoknak köszönhető. Kína napjainkra a technológiai tudás és termelési képesség exportját követően már az elektromos autók piacán is meghatározó szereppel bír.

Fontos megjegyezni, hogy míg a közlekedési szektor egyes szegmenseiben (mint az elektromos rollerek és e-autók piaca) egyértelműen megmutatkozik az elektromos hajtás meghatározó jövőbeni szerepe, addig ez az elektromos autóbuszok és kistehergépjárművek esetében – az egyértelmű technológiai korlátok mellett a szükséges állami támogatások elmaradásával, illetve a támogatások kiszámíthatatlanságával, a töltőinfrastruktúra-hálózat lassú kiépülésével – már nem annyira egyértelmű. Ezt támasztják alá Kecskemét közösségi közlekedésben szerzett elektromos autóbusz üzemeltetési tapasztalatok is.

Az elektromos technológia elterjedésének egyik gátja az autóbusz-közlekedésben a járművek magas bekerülési költsége, amely a dízel üzemű autóbuszokkal összevetve mintegy két-, két és félszeres is lehet. Az e-buszok esetében a magas vételárát még a szükséges energia biztosítása, az elektromos hálózat kiépítése, illetve töltőinfrastruktúra telepítési és fenntartási költségei egészítik ki. Az alternatívaként jelentkező megújuló energiaforrások telepítésének, termelésének és raktározásának beruházási és üzemeltetési költségei is magasak. A speciális szakértelmet és szervízinfrastruktúrát igénylő karbantartási kiadások is tovább növelik. Emellett a pótlási költségek is jelentős tételt tesznek ki, tekintettel az akkumulátorok jelenleg még magas költségen történő cseréjére. Ugyan az elektromos autóbuszok üzemeltetési költsége alacsonyabb a dízel autóbuszokénál, azonban hatótávja valós körülmények között sokszor még a gyártó által közölt adatokat sem éri el, jellemzően 150-250 km, amely nem minden esetben feleltethető meg a városi környezetből adódó elvárásoknak (például domborzati viszonyok, nyári kánikula, téli fagy idején, vagy túlságosan szétterülő településszerkezet esetén). A hosszabb fordákból (lásd akár 350 km) és az egyelőre korlátozott valós használatú hatótávból (120-150 km, figyelembe véve a 20% és 80% közötti optimális töltöttséget), valamint a nagyobb ösztömegeből (az elszállítható utasok számának kényeszerű csökkentése) adódóan, a jelenlegi dízel autóbusz állományhoz képest – a szolgáltatási színvonal tartása és a kapacitások biztosítása érdekében – csak többlet elektromos autóbusz üzembe állításával lehetséges, amely nem csak az eszköz oldaláról, de a több sofőr alkalmazása és személyi költségei növekedése miatt is finanszírozási és üzemeltetési kérdéseket vet fel. A technológia további hátránya a hosszú töltési idő is. Ugyan a konzolos töltési technológiák mellett a járművek végállomási rátöltéssel és éjszakai telepi töltéssel – az elérhető technológiák és ideális feltételek mellett – akár 300-350 km-t is meg tudnának tenni naponta, de ezen technológiai feltételek biztosítása tovább drágítja az amúgy is jelentős pénzügyi forrásokat igénylő elektromos üzem

fenntartását. Emellett kritikus finanszírozási kérdéseket is felvetnek a helyi közösségi közlekedési üzemeltetése szempontjából, melyek nagyban megnehezítik a városok elektromos mobilitási átállását.

A hidrogén-üzemanyagcellás járművek működési elve alapvetően különböző a hagyományos, akkumulátoros e-busztól, melyek hatótávolsága a klasszikus e-busztokhoz hasonló (talán kicsit kedvezőbb), jelenlegi ismereteink alapján. Hazánkban – többek között Kecskeméten is – egyelőre néhány tesztjármű időszakos próbaüzeménél nem jutott tovább a járművek pályája, azonban a MÁV-Volán csoport (valamint Kecskemét is) a következő években rendszeres közforgalmú üzembe is tervez helyezni ilyen járműveket. Ehhez azonban újabb infrastruktúra-beruházások kivitelezésére (töltőinfrastruktúra) lesz szükség.

Az egyéni használatú e-rollerek rohamos terjedése mellett megjelentek az üzleti alapú rollermegosztók (pl. Tier, Lime), az elektromos ráségítéssel kerékpárok száma pedig dinamikusan nőtt Nyugat-Európában az elmúlt években.

Az elektromos autók piacát tekintve is egy egyértelműen erősödő szegmensről beszélhetünk, ugyan szabadidős vagy bizonyos üzleti célokra a viszonylag alacsony hatótávolság, s a töltési infrastruktúra nem megfelelő kiépítettsége miatt nem igazán alkalmasak az elektromos autók (ez a közeljövő technológiai fejlesztéseivel változhat), de a városi, elővárosi közlekedésben a napi ingázásban, a városon belüli rövid utazásokra már napjainkban is valós alternatívát nyújthatnak. Az elektromos autózásban az elmúlt időszakban tapasztalt turbulenciák elsimulni látszanak, a támogatások kivezetésével lassabb, de folyamatos növekedés várható.

Korábbi tervek

A város fenntartható mobilitási terve kiemelt figyelmet kívánt fordítani a környezetbarát, lágy közlekedési módok – többek között az elektromobilitás – elterjesztésére, illetve az FVS célrendszerében az Élehető város stratégia cél elérése érdekében tematikus célként nevesíti a fenntartható városi mobilitás erősítését, a közösségi közlekedés, az elektromobilitás és a lágy közlekedési módok előtérbe helyezését (Tc4.) (FVS II. kötet – Stratégiai munkarész).

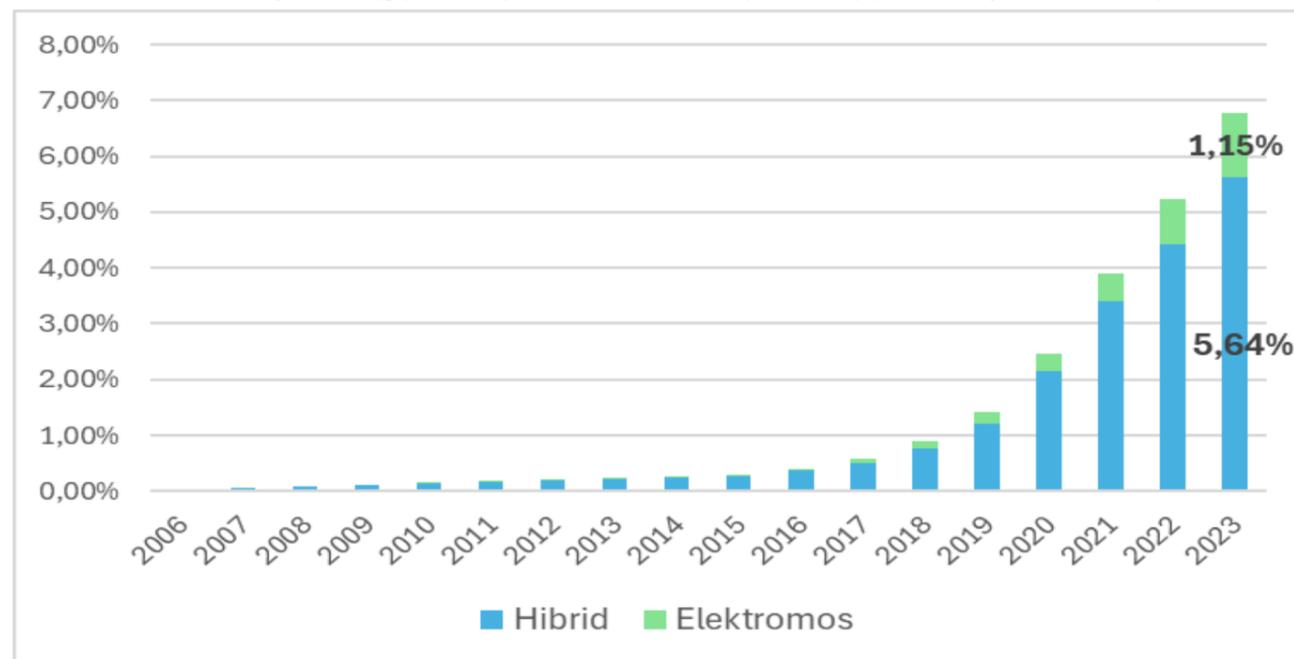
A város 2030-ig szóló fenntartható energia- és klímaügyi akcióterve (SECAP) is megfogalmaz az elektromobilitás térnyerését szolgáló intézkedéseket, melyek a közösségi közlekedés területén, az elektromos – illetve egyéb környezetbarát – autóbuszok beszerzését és az üzemeltetés feltételeinek biztosítását, a magáncélú és kereskedelmi szállítás elektrifikáció kapcsán, az elektromobilitás városi háttérfeltételeinek javítását célozzák.

Jelentősége, trendjei

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 töltőoszlop kialakítására került sor, továbbá, két pályázati program segítségével az önkormányzat összesen 3 db tisztán elektromos üzemű gépjárművet szerzett be.

A személygépjármű-állomány összetételében 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 személygépkocsi állományban, **2023-ra 5,64 %-os és 1,15 %-os részarányt elérve.** A teljes 51 711 db városi személygépjármű-állományt tekintve ez 2914 db hibrid, illetve 594 db elektromos autót jelentett, amely arányait tekintve meghaladta az országos átlagot is (országos hibrid arány: 4,8%, elektromos: 1%).

73. ábra: Elektromos és hibrid hajtású személygépkocsik arányának alakulása Kecskeméten (2006-2023 %), (Forrás: KSH Tájékoztatói adatbázis)



A PlugShare adatbázisa szerint Kecskeméten a privát 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 üzemeltet¹⁰.

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.

A helyi autóbusz-közlekedésben szerzett kedvezőtlen üzemeltetési tapasztalatok alapján elmondható, hogy Kecskeméten a szétterülő településszerkezetet és a napi futásteljesítményeket (a Belvárostól akár 15 km-es távolságban is elhelyezkedő szatellit településrészek kiszolgálásának szükségessége¹¹) figyelembe véve (melyek meghaladják akár a 300 km-t is) a jelzett e-mobilitási technológia nem üzemeltethető költséghatékonyan városi szinten. Ennek hátterében nem csak az elektromos technológia már említett magas és megfelelő finanszírozási háttérrel nem rendelkező bekerülési¹² költsége – benne a beszerzendő járművek száma és humán erőforrás szükséglete, az energetikai hálózatfejlesztési beruházások és a kapcsolódó töltési infrastruktúra telepítése – jelenik meg, hanem az üzemeltetéshez kapcsolódó kiadások is. Ilyenek például – az akkumulátorok életciklusát is figyelembe véve – a pótlási költségek, az energiaár, az üzemeltetéshez és karbantartáshoz szükséges szakértelem, illetve szakember kapacitás bérköltségei. Problémát jelent a gépjárművek viszonylag rövid életciklusa és továbbértékesíthetősége is.

Emellett az érvényben lévő, az Euro VI dízel üzemű és szintetikus üzemanyagokat is környezetbarátként megengedő EU-s szabályozás sem segíti a technológia versenyképességét más hagyományosabb, olcsóbb és kiszámíthatóbb megoldásokkal (pl. Diesel, LPG, CNG) szemben.

Jövőkép

Az elektromobilitás a városi közlekedés jól látható része, mind az egyéni használatot, mind a város üzemeltetését tekintve

Koncepcionális cél

A város támogató és fejlesztő munkájának eredményeképpen a városi járműállományban 2030-ra a tisztán elektromos és a hibrid járművek aránya érje el a 15%-ot, az önkormányzathoz kötődő gépjármű flotta pedig legyen 100%-ban tiszta üzemű.

Fejlesztési javaslatok

- Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása.
- E-roller és e-kerékpárhasználat ösztönzése a szabályozási keretek megteremtésével.
- A közösségi közlekedési járműpark elektrifikációjában a hidrogén hajtásrendszer tesztelése, mint fejlesztési irány.
- A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációja járműbeszerzések révén.
- Elektromos hajtású teherkerékpárok, kisméretű elektromos teherjárművek elterjedésének ösztönzése.
- Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítése elektromos töltőpontok telepítésével (jogsabályi kötelezettség alapján, illetve ösztönzők révén).
- Munkahelyi és intézményi e-mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése, támogatása.

¹⁰ <https://toltopont.eu/>

¹¹ Lásd 3. Kecskemét szétterülése c. fejezetben leírt településszerkezeti bemutatást és kapcsolódó településfejlesztési, városüzemeltetési kihívásokat.

¹² Az elektromos hajtásrendszerrel szerzett tapasztalatok alapján a mai 75 autóbusból álló flotta elektrifikációja közel 110 tisztán elektromos jármű beszerzését jelentené a jelenlegi helyi hálózati viszonyok és üzemeltetési feltételek mellett.

13.4. DIGITALIZÁCIÓ A VÁROSI MOBILITÁSBAN

A digitalizáció elterjedését tekintve jelentős szolgáltatási színvonalbeli különbségek tapasztalhatók országos összehasonlításban a főváros és a megyeszékhelyek, illetve számos közép- és nagyváros, valamint a kisebb települések között, a digitális utastájékoztató, a forgalomirányítás és az utasoldali felületek (pl. alkalmazások) elterjedtsége és funkciógazdagsága területén. Mivel a felhasználóbarát és a mindennapi utazásokat megkönnyítő megoldások érdemben képesek hozzájárulni az utasforgalom és utaselégedettség növekedéséhez, így e terület jelentős fejlődési potenciállal bír. Ugyan a fővárosban már több mint 10 éve működik a Futár, majd „BudapestGO” rendszer, azonban a vidéki városokban, néhány kivételtől eltekintve (például Tatabányán és Veszprémben) az utazástervező és járatinformációs felületek elterjedésének alacsony szintje jellemző.

Korábbi tervek

Az FVS II. kötet (Stratégiai munkarész) két stratégiai cél elérése kapcsán nevesít városi mobilitást is érintő digitalizáció térnyerését magában foglaló intézkedéseket és beavatkozásokat. Egyrészt az Élhető város stratégiai cél elérésére az E-mobilitás alfejezetben már szereplő, Fenntartható városi mobilitás erősítése, a közösségi közlekedés, az elektromobilitás és a lágy közlekedési módok előtérbe helyezése tematikus cél keretében a stratégia előírja a korábbi város digitális és okos megoldásainak támogatását. Ezen célkitűzést egyrészt a városrészekben és a városrészek között működő Gyalogbusz hálózat fejlesztésén keresztül, annak digitális fejlesztési szükségleteinek megteremtésével, másrészt a közlekedés, mobilitás és öngondoskodás digitális megoldásokkal és eszközökkel történő elősegítése révén kívánja elérni. A dokumentum az autómentes közlekedés elősegítése érdekében is megfogalmaz intézkedéseket és kapcsolódó beavatkozásokat. Ide tartozik a menetrendek összehangolása, illetve az olyan elektronikus tájékoztatói rendszerek kiépítése, mint pl. parkolás- és forgalomirányítás, menetrenddel és csatlakozási lehetőségekkel kapcsolatos tájékoztató. A Versenyképes város stratégiai cél elérését szolgáló tematikus célkitűzés pedig a városi folyamatok nyomon követésének, elemzésének, értékelésének szükségességét, továbbá az ehhez kapcsolódó digitális adattár és monitoring rendszer kialakítását célozza.

Jelentősége, trendjei

A közúti közlekedés hatékonyságának növelésére számos okos megoldás született az elmúlt években Kecskeméten, melyek keretében intelligens gyalogos átkelőhelyek¹³, piros-zöld visszaszámláló berendezések létesültek és beszélő hangjelzők telepítése történt több helyen a városban, továbbá a szabad parkolóférőhelyek kijelzése is megvalósult két helyszínen (Kálvin tér, M5 autópálya MOL töltőállomás). A Kálvin téri üres parkolóhelyekről a CITY APP alkalmazásban telepített térkép nyújt információt a lakosság számára.¹⁴

A közösségi közlekedés használatát olyan digitális megoldások támogatják, mint a többféle mobil applikáción¹⁵ 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.kecskemét.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. Élő járatkövetési (GTFS-alapú) adatok egyéb alkalmazásokban, így a KEKO által utasai számára javasolt Menetrend app alkalmazáson hozzáférhetőek, azonban az utazástervezésre széles körben használt Google Maps-en keresztül nem érhető el az utasok számára, csak a statikus menetrendi adatok. Ez mindenképp hordoz magában fejlesztési potenciált a jövőre nézve. Jelenleg csak Menetrend app alkalmazás képes arra, hogy a városon

¹³ A Március 15. utca és Pajzs utca kereszteződése, az Eper utca és Egyetértés utca csomópontjában lévő gyalogátkelőhely, Mátyás király krt. és Daróczi köz kereszteződése

belüli utazásszervezés során valamennyi alágazat (vasúti, helyközi autóbusz, helyi autóbusz) szolgáltatását figyelembe vegye a keresések során.

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, létrehozása nincs napirenden a KEKO Kft. részéről, de a jövőben az erre a célra (is) használható, már létező programokba történő integrációt, illetve kapcsolódó fejlesztést szorgalmazzák (pl. Google Maps), így például a MÁV-csoport EMMA alkalmazásának integrációja már meg is valósult.

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 forgalom- 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.).

Jövőkép

Kecskemét élen jár a digitális megoldások megvalósításában.

Koncepcionális cél

Kecskeméten 2030-ra a ma előkészítés alatt álló digitális megoldások (központi forgalomirányító rendszer, központi parkolási irányítás, forgalomszámláló kamerarendszer, mobiltelefon-alapú utastájékoztató, okoszebra-program, városi forgalmi modell állandó használata stb.) megvalósulnak, ez a fejlesztési irány a város vezetése számára prioritás.

Fejlesztési javaslatok

- Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező IT megoldások megjelenésének, adatintegrációs folyamatok támogatása a helyi közösségi közlekedésben.
- Elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése.
- Közlekedésbiztonságot fokozó okos megoldások további támogatása (pl. okoszebrák, figyelemfelhívó táblák, fényjelzések, utasátkelő közvilágítási fejlesztései).
- Városi intelligens forgalomirányítási rendszer fejlesztése a Neumann János Egyetemmel együttműködve, a meglévő szenzoros forgalomszámláló, elemző és értékelő rendszerre alapozva.
- Intelligens városi parkolási-irányítási és foglalási rendszer kidolgozása, utazástervező applikációkkal történő összekapcsolás feltételrendszerének vizsgálata.

¹⁴ FVS I. Kötet – Megalapozó munkarész, 361. oldal

¹⁵ <https://mobiljegy.nmzrt.hu/>

14. REPÜLŐTEREK

A városban és közvetlen közelében két repülőtér is található: a Kecskemét közvetlen határában, a Szolnoki út mellett fekvő, katonai célú MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis a nagyobb és minden szempontból jelentősebb, azonban a Kecskemét belterületétől nagyjából 10 kilométerre délre, Matkó mellett található Matkópusztai Repülőtér is a városhoz tartozik közigazgatásilag.

MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis

A repülőtér kiemelt fontosságú katonai létesítmény, a Magyar Légierő Magyarország és a NATO-szövetségek légterének védelmét, illetve stratégiai szállítófeladatokat is ellátó MH vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. Repülődandárjának otthona. A repülőtér a fő funkciója mellett jelenleg csak az előre bejelentett kisgépes forgalmat bonyolítja le.

A légibázis közösségi közlekedéssel ellátott, a belvárossal a régi 4-es és a 4C, jelenlegi 260-as és 460-as járatok biztosítanak összeköttetést. Ezen túl közterületen – a légibázison kívül – kiépített parkoló is rendelkezésre áll, azonban ennek mérete, kapacitása a polgári légiforgalmi funkció kiépülésének és a forgalom növekedésének függvénye hosszabb távon.

A repülőtér a város iparfejlesztéseivel kapcsolódóan egyre határozottabb polgári és logisztikai arcú is kaphat/na az elsődleges katonai funkció megtartása mellett, amit az ITS is fejlesztési potenciálként azonosít. A repülőtér közelében logisztikai központ tervezett, illetve a reptér közúti megközelíthetőségének biztosítása és javítása is szándék mind személygépjárművel, mind kerékpárral, mind közösségi közlekedéssel, emellett a parkolás fejlesztésére is lennének törekvések. A növekvő logisztikai szerep miatt a tehérgépjárművel történő megközelítésnek is egyre nagyobb szerepe lehet.¹⁶

A repülőtér kifutópályája szilárd burkolatú, közel 2600 méter hosszú, így fizikailag alkalmas nagyobb méretű utas- és teherszállító repülőgépek fogadására is a kisebb, katonai gépeken túl. Fontos azonban látni, hogy a budapesti nemzetközi repülőtér túlságosan közel van Kecskeméthez ahhoz, hogy az érdekek sérelme és a magas fejlesztési költségek miatt valós potenciál legyen a város repülőterének tömeges utasforgalom számára történő fejlesztésében. A Liszt Ferenc repülőtér közösségi közlekedéssel jelenleg egy-másfél óra alatt elérhető Kecskemétről, ez pedig a 140-es sz. Cegléd-Szeged vasútvonal jövőbeli tervezett felújításával vélhetőleg tovább rövidül majd.¹⁷ A gyors eljutás és a budapesti repülőtér magas fokú szakmai és infrastrukturális fejlettsége, kapcsolatai, valamint közelmúltban ismételt állami kézbe kerülése, amely kiemelt stratégia fontosságról árulkodik, olyan szituációs előnnyel bír számára, hogy ezzel a menetrend szerinti forgalom terén Kecskemét nem tud versenyezni. A sármelléki Hévíz-Balaton Airport jó példa a hasonló helyzetre: hiába hajtottak végre kiterjedt infrastrukturális fejlesztéseket a repülőtéren hatalmas anyagi ráfordítással az utóbbi évtizedekben, a bécsi repülőtér közelségével, a térség javuló közúthálózati elérhetőségével, illetve Budapest és a Balaton között meglévő vasúti kapcsolattal és menetrend szerinti forgalommal nem tudott versenyezni a repülőtér, így csupán turisztikai igényben közlekedő, alkalmi charterjáratok jelenthetnek bevételt a jelzett légibázisnak.

A charterforgalom megjelenése a kecskeméti repülőtér számára is lehetséges jövőkép. Ugyan menetrend szerinti járatok esetében nem reális, hogy a repülőtér Budapest árnyékában valaha is nagyobb szelethez jut az ország légiforgalmának törtéjéből, azonban az utazási irodák által szervezett, célzottan Kecskemétet és/vagy közvetlen környékét meglátogatni szándékozó turistacsoportokat szállító járatok alkalmi érkezése – a meglévő üzleti jellegű kisgépes forgalom bővülése mellett – reális jövőképe lehet a repülőtér polgári irányba történő nyitásának, amennyiben

annak az utasszállító gépek kiszolgálására alkalmas infrastruktúrája (például terminál, gurulóutak, parkolók) kiépül. Az innen induló charter-járatok indításának csekély a valószínűsége a Sármelléki repülőtér tapasztalatai alapján, Budapest és Debrecen közelsége miatt.

A repülőtéren évek óta napirenden van (kiemelt állami beruházás keretében létrehozandó) úgynevezett „polgári zóna” kiépítése, ami a gyakorlatban a civil légitársaságok és forgalom kiszolgálására alkalmassá tett területet takarja. A zóna elsődlegesen kisméretű magánrepülőgépek kiszolgálását hivatott ellátni, célzottan a városban található és képvisellettal rendelkező nagyvállalatok üzleti forgalmát kiszolgálva, elősegítve és az egyre zsúfoltabb budapesti repülőteret a kisgépes forgalomtól valamelyest tehermentesítve.¹⁸ A tervek elenyésző éves utas- és árumennyiséggel számolnak, azonban ettől függetlenül, amennyiben valóban kialakításra kerül egy polgári zóna, azt érdemes úgy kiépíteni, hogy a polgári utazóközönség kiszolgálására megépült létesítmények ne csak magánrepülőgépek VIP-ügyfeleit, hanem kereskedelmi utasszállító (charter) járatok utasait is képesek legyenek megfelelően kiszolgálni. Elsősorban az utasbiztonsági ellenőrzés, az útlevélkezelés és az utasváró kialakítása során lenne fontos ennek szem előtt tartása, illetve a „polgári zóna” számára kijelölt / kiépített forgalmi előtér, illetve ahhoz beszerzendő földi kiszolgálójárművek meghatározása során.

A koronavírus-járványt megelőző években voltak megfogalmazott tervek arra vonatkozóan, hogy a Kecskeméti repülőbázis polgári forgalom számára átalakított része vegye át a diszkont légitársaságok budapesti menetrend szerinti forgalmának egy részét a két város között meglévő jó közösségi kapcsolat kiaknázásával, azonban ez végül – gyaníthatóan a Liszt Ferenc repülőtérben szerzett állami részesedés következtében – elvetésre került és a budapesti repülőtér további infrastrukturális fejlesztését támogató döntés született.¹⁹

A polgári funkciók terén, az utasszállításon túl, a cargo (teherszállító) forgalmat is érdemes megemlíteni, annak ellenére, hogy a polgári zóna eredeti terveiben elenyésző árumennyiséggel számoltak. Ugyan Budapesttel szemben ezen a téren sem reális Kecskemét térnyerése a közelmúltban végrehajtott nagyszabású ferihegyi cargo-infrastruktúra megépültéből adódóan (ferihegyi Cargo City), azonban a Kecskemét közelében található gyárak, elsődlegesen a Mercedes kiszolgálásában fontos szerepet juthat a repülőternek, amennyiben a polgári zóna megfelelő színvonalú és kapacitású cargo-terminállal együtt épül ki, amely rendelkezik a tehérgépjárművekre történő átrakodás lehetőségével is. Ez utóbbihoz a repülőteret közvetlenül kiszolgáló közutak fejlesztése is indokolt lehet.

Konkrét példával élve: a Mercedes gyár és a kapcsolódó üzemek kiszolgálása ma közúton történik, egyedül a Mercedes-gyár készjármű kiszállításának egy része történik vasúton. A vasúti szállítás a 140-es vasútvonal felújítását követően a jelenleginél akár hangsúlyosabb szerephez is juthatna, de a közútra kiépült logisztikai hálózat vasútra terelése nagyon komoly, Magyarországon példa nélküli ösztönzőket kívánna, így csak közép- és hosszú távon várható ezen a területen változás. A légibázis polgári tehérforgalom számára történő megnyitása egyszerűsítheti a gyár (és egyben az egész régió) kiszolgálását: az alapesetben közúton, távolabbi repülőterekről (pl. Budapestről) érkező áru célzott idecsatornázásával.

Kérdéseket vet fel a Légierő közelmúltban beszerzett és Kecskeméten állomásoztatott két Embraer KC-390-es szállítógépének jövőbeli felhasználása is. Kecskeméten mindig is állomásoztatott a Légierő szállítógépeket, azonban a korábban hadrendben lévő, közelmúltban nyugdíjazott Antonov An-26-os repülőgépeknél a frissen beszerzett típus közel hatszor nagyobb teherbírással rendelkezik. Ezt a szállítóképességet a Honvédség még nem tudja, milyen módon tervezi kihasználni, azonban szintén felvetheti a repülőtér környezetének infrastrukturális fejlesztésének szükségességét, amennyiben a HM a jövőben aktívan kiaknázza az új repülőgépek adta bővebb szállítási kapacitást.

¹⁶ <https://jogalappal.hu/ilyen-lesz-a-polgari-repuloter-kecskemeten/>

¹⁷ <https://szegeder.hu/helyi/2024-09-25/mav-vezer-ketvaganyuva-valik-a-most-egyvaganyu-vasutvonal-kiskunfelegyhaza-es-szeged-kozott/66f46b8347d3c037265dd44c>

¹⁸ <https://atlatso.hu/2021/04/09/allami-milliardokbol-lenne-kisgepes-mekka-a-kecskemeti-repuloter-de-nem-talalnak-tervezot/>

¹⁹ <https://airportal.hu/megkezdodott-a-kecskemeti-repuloter-polgari-hasznositasanak-elokeszítése/>

Matkópusztai Repülőtér

A létesítmény egy 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.

A létesítmény honlapja alapján elsősorban ejtőernyős ugratást, UL (Ultrakönnyű) és sétarepülések bonyolítását végzi a repülőtér, illetve esetenként műrepülő-versenyeknek is otthont ad. Forgalma és használata ezekből adódóan eseti, főleg munkaszüneti napokra korlátozódik, ugyanakkor érdemes látni, hogy a szabadidős jellegű repülés az elmúlt évtizedben új lendületet kapott, így felívelő tendencia várható. A repülőtéren szálloda, étterem és sportpályák is találhatóak, több napos rendezvényeket is bonyolítanak.²⁰

A létesítmény Matkó külterületén található, lakóövezet a közvetlen környezetében nincs, azonban nyugat felől, tehát Budapest és Kecskemét irányából történő megközelítése során, ami közösségi közlekedés hiányában csak személygépjárművel lehetséges, elkerülhetetlenül át kell haladni Matkó település lakott részein, mivel az M5-ös autópálya legközelebbi lehajtója és a repülőtér közt erre vezet a célszerű útvonal.

A repülőtérnek vélhetőleg elenyésző rendszeres látogatottsága miatt, ez a Matkón tapasztalható többlet átmenőforgalom többnyire minden bizonnyal nem észrevehető, azonban hétfévente, munkaszüneti napokon és egy-egy nagyobb, a repülőtér komplexumában tartott esemény alatt ez bizonyosan változik és Matkóra érezhető hatást fejt ki, ezért a lakott területeket elkerülő új gyűjtőút vizsgálata javasolható.

A repülőterek jelentősége, trendjei

Kecskemét számára a 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.

Jövőkép

„A kecskeméti repülőtér környezete országos szinten is meghatározó honvédségi terület, amely jelentős fejlesztési tartalékok mellett korlátozott polgári hasznosítással is rendelkezik, melynek regionális megközelíthetősége egyre javul.”

Koncepcionális cél

A kecskeméti repülőtér és környezetének komplex (katonai-polgári) fejlesztése, a polgári hasznosítás feltételeinek fenntartása, biztosítása, a fejlesztésekhez szükséges partnerek bevonása

²⁰ <https://www.matkoairport.hu/doc/MatkoAirportajanlo20230927compressed.pdf?v=0.1>

Fejlesztési javaslatok

A nagyobb arányú katonai kihasználtsághoz sokkal mélyebb és elkötelezettebb NATO-részvétel volna szükséges, mert egyébként Kecskemétnek Lengyelországban és Romániában (és máshol is a térségben) jobb adottságú versenytársai vannak. Már felmerült a repülőtér környékének alacsony szinten kihasznált, és a tilalmak miatt egyébként is csak korlátozottan használható területének katonaiipari felhasználása. Ez vagy intenzív hazai iparfejlesztést igényel sok tőkével, vagy jelentős külföldi befektetéseket. A város járműipari profilja egyébként jó alap lehet ehhez. Itt a város a repülőtér környezetének (hadi)ipart támogató szabályozásával tud fellépni. A hadiipar szempontjából a terület ma is jól megközelíthető, esetleg az iparvágányok fejlesztése jöhet szóba, mint további igény.

A városnak javasolt fenntartani a lehetőséget a polgári típusú használat erősítéséhez, melynek legfőbb irányai a kisépés, illetve charterforgalom kiszolgálása, valamint az ehhez kapcsolódó „polgári zóna” kialakítása kiépített forgalmi előtérrel, polgári terminállal, illetve a működtetéshez szükséges berendezésekkel.

Ehhez kapcsolódóan érdemes lenne megvizsgálni Kecskeméten és annak vonzáskörzetében található gyárak, élelmiszeripari és mezőgazdasági vállalkozások kiszolgálására alkalmas megfelelő színvonalú és kapacitású cargo-terminál kiépítését a kapcsolódó úthálózati elemekkel.

15. LAKÓTELEPEK KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁI

Kecskeméten több városrészben is megtalálhatóak a klasszikus lakótelepek. A nagyobbak Széchenyivárosban, Árpádvárosban, a Hunyadvárosban és a Műkertvárosban vannak, de kisebb egységek találhatóak a Vacsiköz térségében is. A legjelentősebb lakótelep a széchenyivárosi, ahol megközelítőleg 16 ezren laknak, emellett Árpádváros lakossága a statisztikai adatok alapján hozzávetőlegesen 3800 főre tehető, összességében a város lakosságának mintegy 24%-a él lakótelepeken.

A kecskeméti lakótelepeken is tetten érhető a lakótelepek előregedése, emellett az egyre magasabb lakás- és albérletárak mellett, a legmegfizethetőbb városi lakhatási alternatíva is. A nagyobb lakótelepek számos humáninfrastruktúra-szolgáltatással együtt épültek fel, így szolgáltatásban gazdagok. Általánosan elmondható az is, hogy a lakótelepek kapcsán viszonylag kevés aktuális tennivaló van a fizikai fejlesztések tekintetében (társadalmi szempontból jóval több) és talán emiatt nincsen a városban részletesen kidolgozott vízió a lakótelepek jövőjét illetően.

A lakótelepeknek vannak általános, Kecskemét legtöbb lakótelepén is azonosítható közlekedési előnyei:

- Kiépített, egyes elemeiben kapacitív úthálózat. Ez különösen Széchenyivárosban látványos, ahol a négyzethálós utcarendszer a Nyíri út-Irinyi utca-Budai út, illetve a Balaton utca - Akadémia körút - Március 15. utca - Károly Róbert körút hálózat lévén kiépült és kapacitív, jó megközelítést biztosít. Árpádvárost Kecskemét legszelebb utcai ölelik körbe a Petőfi Sándor utca-Dobó István körút-Batthyány utca-Árpád körút formájában. A kisebb lakótelepek esetében is megépültek az azokat bekötő utak.
- Van helyi autóbuszos feltárás. Kecskemét nagyobb lakótelepei – már csak a magasabb népsűrűségből, illetve magasabb lakosság szám miatt is – kimondottan jó autóbuszos feltárást kaptak.
- Fontos előny, hogy a nagyobb lakótelepek többségükben a belváros közelségében épültek ki, vagy annak megfelelő úthálózati elérhetőségével (pl. Árpádváros, illetve Széchenyiváros), így a saját ellátórendszer mellett annak szolgáltatásait is könnyen igénybe tudják venni.
- A kecskeméti lakótelepeken van kiépített kerékpáros hálózat.
- A lakótelepek építéskor a (többnyire) tágas zöldterületeken gyalogshálózatot is létrehozta. Az elmúlt években több fejlesztés is történt annak érdekében, hogy a gyalogos közlekedés biztonságosabbá és akadálymentesebbé váljon, különösen az iskolák, közintézmények és bevásárlóközpontok környezetében.
- A lakótelepek építéskor nagy kapacitású parkolómezők kerültek kialakításra, bár ezek a mai parkolási igényeket már egyre kevésbé tudják kielégíteni.
- A parkolási helyzet javítása érdekében, az új társasházi építkezések esetén előírás a telken belüli parkolási igény kielégítése (pl. teremgarázsok, telken belüli parkolómezők) ezzel is csökkentve a közterületekre nehezedő parkolási igényből jelentkező nyomást.
- A megfelelően kiépített közlekedési hálózat és a lakótelepek lakóinak társadalmi jellege miatt, a közlekedési módhasználat kedvező, az autóhasználat mellett, a helyi autóbusz, a kerékpár és a gyaloglás is jelentős.

Az egyértelmű stratégiai előnyök mellett, az 1970-es, 1980-as évek igényeire kiépített **lakótelepi műszaki infrastruktúra a 2020-as évekre már számos közlekedési problémával terhelt:**

- A lakótelepek fő problémája az utcákat elárasztó autók túl nagy száma és az ebből adódó parkolási igények.
- A legfontosabb és leglátványosabb gond a parkolási szükségletek és lehetőségek között feszülő ellentét, hiszen a lakótömbök mellett kialakított parkolók nem biztosítanak elegendő parkolóhelyet. Egyértelmű lakossági igény a parkolók kapacitásának bővítése, azonban ez csak a zöldfelületek rovására történhetne meg, ráadásul csak

tovább erősítené a parkolási igényeket. A megoldás a parkolásszabályozás bevezetése volna. A korábban már kiépült parkolókat sokan nem használják, mivel a lakóhelyükhöz legközelebbi parkolót kívánják használni.

- A lakótelepek kialakítása miatt számos egyirányú utca, zsákutca és szűk utca jellemzi az úthálózatot, amiken a folyamatosan parkoló vagy parkolóhelyet kereső járművek tovább megnehezítik a közlekedést. A közlekedésbiztonság és a forgalomcsillapítás miatt sebességkorlátozások vannak érvényben.
- A lakótelepeket kiszolgáló városi utak főúti csomópontjai forgalmasak, zavarérzékenyek.
- A város nagyobb csomópontjain kialakuló torlódásai miatt, a járművezetők előszeretettel rövidítik le utazásaikat a lakótelepek útjain, utcáin keresztül, gyakran figyelmen kívül hagyva a sebességkorlátozásokat.
- A parkolóhelyek limitált száma miatt, számos járműtulajdonos nem szabályos módon parkol, akár a járdákra, akár zöldfelületekre, a lakótelepi parkok szélére, vagy éppen az utcák kanyarjaiba. Ez a rossz köztérhasználati gyakorlat az itt lakókat és a közlekedőket is zavarja.
- A helyi autóbusz-közlekedéssel szemben lakossági elvárás a peremidőkben és a hétfégenként történő szolgáltatás fejlesztése, amely jelentős költségnövekménnyel járna.
- A lakótelepeken népszerű kerékpározás korlátja az egyébként éppen a lakótelepeken általában létező kerékpáros hálózat külső városrészek fele történő kapcsolati hiányai, illetve az egyre növekvő forgalomból adódó biztonságérzet csökkenése.

A bemutatott előnyök és a létező problémák mentén a következő általános fejlesztési irányok javasolhatók:

- Minden kecskeméti lakótelep más és más, akár adottságait, fejlettségét vagy igényeit nézzük, így általános érvényű és egységes fejlesztések csak korlátozottan javasolhatók.
- A lakótelepek közlekedési gondjai nem oldhatók fel néhány okos intézkedéssel, komoly aprómunka, az igények korlátozása és a felmerülő társadalmi feszültségek előrelátó kezelése fogalmazható meg fő irányként.
- Az egyes lakótelepek közlekedési problémái, az ott lakók közlekedéssel kapcsolatos igényei részleteiben nem feltártak, erről lényegi tudás nem létezik. Javasolt részletes, célzott adatfelvételek megvalósítása, amelyekre lokális fejlesztési tervek alapozhatók.
- Az adatfelvételek megtervezésével és kivitelezésével párhuzamosan ki kell találni az egyes lakótelepek közlekedési jövőképét, vízióját. Ez talán a legfontosabb fejlesztési lépés.
- A lakótelepek fő problémáját, a túl nagy parkolási igényt a lakótelepi területek fizető parkolásszabályozása tudná feloldani, amelynek bevezetése azonban a helyi lakossági igények és hozzáállás miatt, nem reális a mai szabályozás mellett, így ennek szabályozási alternatíváit kell kidolgozni és pilot jelleggel kipróbálni.
- Érdemes megalapozni további forgalomcsillapítási és sebességcsökkentési beavatkozásokat.
- A helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése a peremidei és hétfégi igények jobb kiszolgálását célozhatja, de ehhez is hasznos volna a lakosság részéről jelentkező új igények és szükségletek mélyebb ismerete.
- A kerékpáros hálózat fejlesztéseinek, egyrészt a meglévő elemek minőségi és biztonsági kérdéseire kell, hogy koncentráljanak, másrészt a külső városrészi kapcsolati hiányok orvoslása kell fókuszálniuk, végül pedig a kerékpártárolás problémáinak megismerése és kezelése lehet cél (pl. a panelházakban, társasházakban és a forgalomvonzó intézmények szomszédságában).
- A széchenyivárosi, az árpádvárosi, a hunyadvárosi és a műkertvárosi lakótelepek tekintetében a gyalogosközlekedés fejlesztésének legfontosabb fejlesztési iránya a belváros felé való minőségi gyalogutak, „zöld-sétányok” kiépítése, emellett pedig a város nagyobb zöld- és szabadidős területei felé minőségi gyalogskapcsolatok biztosítása.

16. IPARTERÜLETEK KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁI

Kecskemét a történelme folyamán jellemzően agrár dominanciájú mezőváros volt, alapvetően jómódú lakossággal, évszázados élelmiszeripari hagyományokkal. A város szerves fejlődése a II. világháborút követően megváltozott, Kecskemét 1950-től megyeszékhellyé vált, majd az 1950-es évek második felétől erőteljes iparosítás kezdődött, de a rendszerváltás idejéig gazdasági szerkezete kiegyensúlyozott maradt. Ipari jellegének erősödése a Daimler AG 2008-as gyárépítésének bejelentését követően vált karakteressé, s elindult a déli iparterület dinamikus átalakulása, a Mercedes gyár mellett megjelentek annak beszállítói és Kecskemét európai szinten is látható nagyméretű járműipari központtá vált.

Kecskemét autóipari város, a beruházások nagyobb részt ebbe a gazdasági szegmensbe vagy ehhez kötődően érkeznek, és ezt támogatják a közlekedési beruházások is. Az ipari vállalatok nagy számú megjelenésével jelentős munkaerőhiány alakult ki a városban, amely egyre nehezebben kezelhető, főként közúti ingázási problémákat okozott napjainkra.

Az ipari fejlesztéseket támogatva a Kecskemétet körbevevő országos főutak komoly fejlesztésen mentek át, és ez a folyamat most is zajlik. Ezzel szemben a város közlekedési rendszere és belső úthálózata már nem ment keresztül hasonlóan nagyívű fejlesztésen, sőt a város belsőbb területei és az egyre bővülő déli ipartelep közötti kapcsolatok is csak lassan javulnak, holott az iparterület foglalkoztatotti létszáma évről-évre gyarapszik. A város szerkezete is átalakult, az ipar markánsan még délebbre, míg a tömeges lakhatási lehetőségek inkább északon, észak-nyugaton és nyugaton találhatók, az új lakóövezetek pedig a város külsőbb régióiban alakultak ki (lásd az ingatlanárak alakulásáról szóló bekezdéseket), amely a város szétterüléséhez vezetett. Az új térszerkezet pedig mobilitást gerjesztett és többletforgalmakat generált a város egészében.

Strukturális probléma, hogy a 2012 óta komoly iparvárossá fejlődött Kecskemét logisztikai igényeit a közútra alapozta, a vasúti logisztika ehhez képest marginális szerepkörű, melyben rövidtávon nem is várható fordulat. Ugyanakkor a vállalatok részéről lassan növekszik a vasúti szállítási igény, melynek kielégítésében a felújítandó két vonal (140-es, 142-es), valamint a tervezett V0 vasútvonal is jelentős szerepet játszhat.

Kecskeméten a munkahelyek száma 2025-re meghaladta a 76 000-et, az új munkahelyek nagyjából harmada az iparban, kétharmada pedig a csatlakozó szolgáltatásokban jött létre. A jelenleg folyamatban lévő ipari beruházások alapján 2030-ig további mintegy 8-10 ezer új munkahely jöhet létre Kecskeméten. A Kecskemét életét mindinkább domináló ipari háttér munkaerőigényét már nagyobb részt (több mint 2/3-ad részben) nem a városból elégíti ki. A szomszédos települések mellett egyre inkább a tágabb vonzáskörzet munkavállalói, illetve a külföldi bér munkások váltak meghatározóvá, hiszen az általános munkaerőhiány továbbra is jelen van a városban. Ebből a már ismert minták alapján, közeli (napi) és távoli (heti) ingázás következik, nagyjából növekvő autóhasználattal.

A városban több nagy ipartelep van (Déli gazdasági körzet, Szent László város, Heliport, Alsószéktó, Szent István város, Északi iparterület), ezek mellett számos kisebb-nagyobb üzem, csarnok és egyéb telephely működik vagy épül lakott területeken, kertvárosok széléin, nem feltétlenül ideális helyszíneken.

Az ipartelepek kapcsán azonosítható közlekedési előnyök:

- Az ipartelepek többsége a gyorsforgalmi úthálózatról és az országos főutakról jól megközelíthető.
- Belső úthálózatuk kiépített.
- A helyi és a helyközi autóbuszok kiszolgálják a nagyobb ipartelepeket, a kommunikáció és az igények tolmácsolása folyamatos a cégek és a KEKO Kft., illetve a MÁV Személyszállítási Zrt között.
- Új vasúti megállóhelyek tervezettek a Mercedes-Benz és a Knorr-Bremse gyárak közelében.

- A városban meglévő vasúthálózatban és a kapcsolódó infrastruktúrában van bizonyos mértékű potenciál, melyet első körben a tervezett vasútfejlesztések és az új megállók kialakításával a napi ingázás, később pedig a logisztika területén használhat ki a város.
- Egyes ipartelepekhez kiépült a kerékpáros hálózat is (például Déli iparterület, Kadafalva-Heliport), igaz a várossal való kapcsolat nem biztosított.
- A dolgozók szállításának egyik alapja a munkaadók által ingyenesen biztosított szerződéses autóbusz-járatok, ami nagyobb utasszámok mellett hatékony megoldás. A céges autóbuszokról nyilvános információ nem érhető el.
- Az ipartelepeken általában nagyszámú parkolóhely van, ami a mai működés és megközelítés mellett komoly előny.

Az ipartelepeken számos közlekedési gond is megjelenik:

- A külső hálózatról való jó elérhetőséggel szemben éppen Kecskemét belsőbb övezetei felé jóval rosszabbak (például minőség, keresztmetszet, forgalomszervezés) a közúti kapcsolatok. A Déli iparterületről a Belváros, illetve a nyugati városrészek felé például a város legzsúfoltabb Szent László város közútjain kell átjutni, a kapacitív Halasi úti felüljáró hosszú évekig csak 2x1 sávval működött. A déli városrészek iparterületeket is kiszolgáló zsúfolt útjai (pl. Mindszenti körút, Könyves Kálmán körút, Szent László körút) egyszerre küzdenek kapacitásbeli és közlekedésbiztonsági problémákkal.
- Talán a legnagyobb, alig orvosolható probléma az ipartelepek autós megközelítésének dominanciája. A több műszakos munkarendben, az autóiparban dolgozó, zömmel távolabbról érkező dolgozók számára valójában nem nagyon lehet valódi alternatívát nyújtani (kivéve a céges autóbuszokat). Ez egyben a tervezett vasúti megállóhelyek szerepét is megkérdőjelezheti koncepcionális szinten.
- A helyi- és helyközi autóbuszok kiszolgálási képességeinek vannak korlátai: amíg a műszakváltások jól kiszolgálhatók, addig a jóval kisebb műszakközi igények hatékonyan nem kezelhetők, itt leginkább az igényvezérelt (megrendelés alapján történő szolgáltatás) megoldások irányában történnek pilot jelleggel próbálkozások.
- Az új vasúti megállóhelyek megvalósítása régóta húzódik, a legújabb hírek szerint már csak a Mercedes-Benznél tervezett megállóhely kialakítása támogatott.
- Az autós megközelítés dominanciájához tartozik, hogy a jelenlegi jogi szabályozás szerint a cégek jó feltételekkel tudnak lényegében munkabérkiegészítésként közlekedési támogatást adni a személygépkocsit használó munkavállalóiknak. Ez behozhatatlan előny a többi közlekedési móddal szemben.
- A céges autóbuszok jelenlegi működési módja jó a munkavállalóknak és nem rossz a munkaadóknak, de kimondottan előnytelen a helyi és a helyközi autóbusz-közlekedésnek, mivel olyan helyekről is tömegesen gyűjti a dolgozókat, ahol egyébként jó minőségű autóbusz-közlekedés van.
- A kerékpárnak lényegében nincs, vagy csak alig van szerepe az ipartelepek kiszolgálásában.
- Az ipartelepek lakóterületekre való rányerése okoz problémákat a városban. Az ilyen és ehhez hasonló helyzetekre nincs jó közlekedéstervezési megoldás, a tanyás- és a kerteségi vagy az iparterületek közé ékelődő területeken épült házak tulajdonosainak hosszú távon is igen komoly kompromisszumokkal kell számolniuk. Az újonnan tervezett üzemek helyszínválasztásánál a közlekedési szempontoknak felül kell írnia a beruházói szempontokat.
- Jelentős gond a gyalogoslétesítmények szinte teljes hiánya az ipartelepeken, például a buszmegálló környékén és az átkelések kialakítása is gyakran felszínes. Az alacsony gyalogosforgalom mellett ez részben érthető, részben viszont komoly biztonsági kockázat, a gyakoribb és tömeges gyalogosátkelésekre az autósok is jobban figyelnek.

- Az egyébként nagyszámú kiépített parkolóhely néhány helyen már most sem elég, a Mercedes gyár mellett tömegesen láthatók ároksparton parkoló autók.



- Javasolt azonosítani és támogatni azokat az innovatív, máshol bevált és Magyarországon már informálisan alkalmazott autó-megosztási módszereket, amelyek hatékonyabbá teszik az autós közlekedést és csökkentik a parkolási igényeket.

Az ipartelepek közlekedési jövője kapcsán a következő fejlesztési javaslatok fogalmazhatók meg:

- Vizsgálni és átgondolni szükséges a város jövőbeli iparfejlesztési elképzeléseit és azok léptékét. A helyi ipari tevékenységek további bővülése az egyre korlátosabban rendelkezésre álló területi szükségletek mellett újabb forgalmi igényeket, közlekedési és parkolási szükségleteket generálnak, melyek kezeléséhez már komoly szerkezeti beavatkozásokat kellene elvégezni a város belsőbb területein. E tekintetben az alacsony hozzáadott értékű, környezetszennyező, erőforrás- vagy területigényes (különösen logisztikai természetű) új beruházások megjelenése egészében nem kívánatos.
- Meg kellene ismerni az iparterületek pontos közlekedési helyzetét, a munkavállalók közlekedési szokásait és az áruszállítás módjait, jellegét, erre alapozva lehetne egyedi közlekedési jövőképeket, fejlesztéseket és a módhasználatot javító, munkahelyi mobilitási terveket megvalósítani.
- A városi úthálózat leginkább túlhasznált elemei a legnagyobb ipartelepeket és a város belső részét összekötő területen vannak (pl. Könyves Kálmán körút, Szent László körút, Mindszenti körút). Ezeket az utakat vagy ennek a térségnek az átjárhatóságát jelentősen fejleszteni kellene.
- A helyi és a helyközi autóbuszok folyamatos alkalmazkodása mellett érdemes erőfeszítéseket tenni a speciális igények kiszolgálására, mint például a nemrégiben pilot projektként elindult rugalmas, igényvezérelt közlekedési rendszer DRT (Demand-Responsive Transit) szolgáltatás vizsgálatára és a keletkező tapasztalatok összegyűjtésére és értékelésére.
- A kerékpáros szempontból jobb megközelíthetőséggel rendelkező ipartelepeken meg kell erősíteni a kerékpározás helyzetét, javítani a biztonságát és a körülményeit (például hálózati hiányok megszüntetése, közúti átvezetések biztosítása, kerékpártárolás feltételeinek fejlesztése, a kerékpározás mérését szolgáló szenzorok telepítése).
- Hasznos lenne megvizsgálni a vasút lehetséges szerepét Kecskemét ipari létesítményeinek munkavállalói kiszolgálásában és áruszállításának logisztikájában. Az autós dolgozói érkezések és a közúti áruszállítás hegemoniáján csak elkötelezett, szisztematikus és forrásigényes munkával van egyáltalán esély változtatni, melyben a városnak is meghatározó szerepet kell vállalnia.

17. TANYÁS KÜLTERÜLETEK KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁI

Kecskemét komoly mezővárosi múlttal rendelkezik, jelentős hagyományokkal az állattenyésztésben, a földművelésben, a kertészetben, majd később az agrártermékek mind magasabb szintű feldolgozásában. Az elmúlt évtizedek gazdasági folyamatai azonban átalakították Kecskemét ágazati szerkezetét, s jellegét tekintve településünk egyre inkább iparvárosi funkciót vett fel, egyre inkább visszaszorítva a város agrárjellegét és termelési hagyományait. A tanyás területeknek napjainkra egyre erősebben visszaszorult az agrárkötődése, társadalmi előregedett, részben az olcsóbb lakhatás célterületei lettek, részben pedig elegáns és nagyterületű udvarházak nőttek ki a helyükön. A tanyás külterületeken sok erdő és természetközeli terület is található, ami fontos, megőrzendő érték, jelentős szabadidős és természetvédelmi potenciál. A tanyás területek további sorsát illetően sem Kecskeméten, sem országosan nincsenek kidolgozott, s jövőképeket megalapozó tervek.

A tanyás területek, s leginkább a hozzájuk kötődő természetközeli agrár- és tájgazdálkodás védelme nehéz feladat, ellentétben a városnak alig van jogi eszköze. E területek tájgazdálkodásban, tájvédelemben betöltött szerepének erősítése – különösen a klímaváltozás által érintett alföldi területeken – kiemelt fontosságú támogatandó közérdek. A biológiai sokféleség fenntartásában, az ökológiai tájgazdálkodás és -turizmus erősítésében kiemelt szerepet játszhatnak a jövőben, így – sok más feladat mellett – az ehhez szükséges közlekedési hálózatok biztosítása is szükséges feladatként jelentkezik.

A tanyás területeknek van néhány lokális közlekedési előnye:

- E területek egy részén van kijelölt, néha kiépített úthálózat is.
- Egyes kisebb területeken lokálisan elérhetők vasúti megállóhelyek.
- Az úthálózat egy része ma is kerékpározható.

A tanyás külterületeken logikusan a közlekedési gondok dominálnak:

- A kijelölt vagy kiépített úthálózat gyenge minőségű, gyakran keskeny, poros, nem ad kapcsolatokat.
- E területek autóbusszal feltáratlanok (kivéve főutak melletti területek) és feltárhatatlanok.
- A tanyák egy része a városi szolgáltatások számára alig elérhető (szeméttgyűjtés, tűzoltó, mentő).
- A tanyák kiszolgálása autóra alapozott, és ennek érdemi alternatívája nem is nagyon van.

A bemutatott helyzet alapján a következő fejlesztési irányok javasoltak:

- A legfontosabb orvoslandó feladat a tanyás területek jövőbeli feladatainak körvonalazása, jövőképek meghatározása. A terület elnéptelenedésének, funkcióvesztésének megállításához országos összefogás és támogatás (pl. tájgazdálkodási, ökológiai, fiatal gazda támogatási, tanyafejlesztési, lakhatási) szükséges.
- E vízió megalapozásához felmérések, vizsgálatok szükségesek az ott lakók szándékairól, problémáiról és a gazdálkodási terveiről. A tanyaprogramok keretében egységes beavatkozásokra van szükség mind az életkörülmények javítása, mind pedig a klímaváltozás elleni küzdelmet segítő tájgazdálkodási szakmai feladatok meghatározása tekintetében.
- A legfontosabb eldöntendő kérdések a kecskeméti agrárium és a természetközeli térségek távlati sorsa, védelmük módja. A hagyományos mezőgazdaság és a természetközeli helyek városi szerepének meghatározása után a tanyavilágot kiszolgáló úthálózat újratervezhető, elépülésének megakadályozása a tengelytől mért 8-8 m távolságban biztosítandó.

- A távlatban nem agrárcélokot szolgáló és nem is természetvédelmi területek kapcsán a speciális beépítési és megközelíthetőségi előírások megalkotása és azok betartatása kulcskérdés.
- A rossz térszerkezeti folyamatok megakadályozására hathatós jogi és szabályozási előírásokat kell alkalmazni, vagy legalább biztosítani kellene a beépülő területek kiszolgálhatóságát (utak szélessége, megközelíthetőség). Ne lehessen olyan helyen házat építeni, amit hulladékgyűjtéssel és lágy közlekedéssel nem lehet kiszolgálni. A tanyavilág erodálásának megállítására kell törekedni, éppen ezért lenne nagyon fontos példaértékű pilot projektek indítása a jó gyakorlatok átvételére és annak népszerűsítésére.
- Az autós megközelítés biztosítása mellett a kerékpározás lehet alternatíva, ennek érdekében a vasúti megállóhelyeken, illetve autóbusszállomások közelében B+R kapacitások kiépítése szükséges. Emellett a térségre jellemző kerékpározás a már bemutatott szabadidős kerékpáros fejlesztésekkel is jól rokonítható. A városi kerékpárforgalmi hálózati terv jövőbeni felülvizsgálata alapján kijelölhető egy városkörnyéki szabadidős kerékpáros hálózat a mezőgazdasági célú utak felhasználásával.
- A gyorsan iparosodó tanyás területeken (például Szolnokihegy, Budaihegy) határozottan fel kell lépni a mezőgazdasági termelés lehetőségének fenntartásáért és az ehhez szükséges utak megtartásáért. A korábbi tanyás és kertés részeken gyors beépülés során a valóban használt mezőgazdasági utakat meg kell védeni.
- A tanyavilág értékei, pusztulása, a mai nem megfelelő térhasználati gyakorlat nehezen érthető probléma a helyi társadalom számára, ezt formalizálni, artikulálni kell. Ha sikerül megértetni a város lakóival a jelenséget és különösen annak kedvezőtlen következményeit (lásd a térség kiszáradása, a természeti környezet pusztulása, a biodiverzitás csökkenése), akkor lehet esély a nem kívánatos folyamatok megállítására, lassítására. Ehhez tájékoztatás, edukáció, ismeretterjesztés szükséges.
- Egységes gyakorlatot kell kialakítani azzal kapcsolatban, hogy milyen módon tervezi a város a tanyás külterületek közlekedési kiszolgálását, illetve milyen, az önkormányzat által rögzített és mindenki által megismerhető feltételrendszer mellett (hol, mit, milyen minőségben, milyen lakossági hozzájárulás mellett) lehet kielégíteni a helyi lakosság útfejlesztési igényeit.



Közlekedési eredetű egyéb légszennyezőanyagok kibocsátása

A közlekedés szempontjából napjainkban a három legfontosabb légszennyezőanyag: a kisméretű porrészecske (PM10, PM2,5, PM0,1) a nitrogén-oxidok (önálló szennyezőként és mint az ózon képződés prekursora) és a felszín közeli ózon (O₃). A légszennyezés, mint probléma felmerülésekor, az 1980-as években uralkodó hajtásláncok (robbanómotorok) 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 (NO_x, NO₂) országos kibocsátásának 60%-áért ez a szektor felelős²³.

A közlekedési eredetű egyéb szennyezőanyagok kibocsátása kapcsán a város levegőminőségi terve²⁴ 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

Becslések szerint 113 millió európai van kitéve 55 decibelt meghaladó, hosszú távú, egész napos időszakra vonatkoztatott zajterhelésnek. Emellett 22 millió európai van kitéve a vasút által okozott magas zajszintnek, 4 millióan légi járművek okozta magas zajszintnek, és 1 milliónál kevesebben az ipar által okozott magas zajszintnek²⁵.

A városnak van zajtérképe és zajcsökkentési terve.²⁶ Zajvédelem szempontjából a közlekedés tekintetében a terv ajánlásokat fogalmaz meg az átmenő tehergépjármű-forgalom város belterületéről való kizorítására, az általános forgalomcsillapításra (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 vonatottan halad a városban.

²³ Tervezési segédlet szmogriadó tervek kialakításához

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

²⁴ Kecskemét levegőminőségi tervének felülvizsgálata 2020-2025 (tervezet) (Bács-Kiskun megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály)

²⁵ <https://www.eea.europa.eu/hu/jelzesek/jelzesek-2020/articles/a-zajszennyez-es-tovabbra-is-elterjedt>

Városi zöldfelületek

A városi zöldfelületek közül a nagyobb felületű 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 ingatlanulajdonosok 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.

Az utak menti zöldinfrastruktúra (közlekedési területek zöldsávjai) állapota kritikus. Itt a burkolatok aránya a ZIFFA alapján mintegy 50–50% a vízáteresztő és nem vízáteresztő a felületek között, de az aszfalt a legdominánsabb (35,4%). A részlegesen vízáteresztő burkolatok közül kiemelendő a burkolatlan földfelület 9,6%-os aránya, ami jelentős potenciál a vízmegtartásban.

A közlekedés szempontjából a további, főleg parkolási célú területfoglalás mellett, a közutak melletti növényzet léte, állapota is fontos kérdés (jelentős zöldfelületi kiterjedése okán). Ennek rendben tartása, öntözése nem könnyű feladat, ezért gyakori a leburkolás, ami ritkán jó megoldás és jelentős zöldfelületi veszteséggel jár.

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 előre lépésre, s a városi csapadékvíz visszatartási és hasznosítási (pl. öntözés, útlocsolás, párologtatás) rendszer kiépítésére a nagy burkolt felületű belváros környezetében.

Új fák telepítésekor vízkezelő fahelyek kialakítása javasolt, amelyek segítik a csapadékvíz-gyűjtést, szikkasztást és csökkentik a fenntartási költségeket (pl. Budai utca, Kada Elek utca, Bocskai utca). Általában véve javaslatként szükséges a kiemelt szegélyek megszakítási programjára: az útfelületeken összegyűlő csapadékvizeket a lehető legnagyobb mértékben az útmenti zöldfelületeken kell elszikkasztani a város klímarezilienciájának javítása érdekében.

²⁶ 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 Mérnök Iroda Kft., KTI Nonprofit Kft.)

Jövőkép

Kecskeméten a lakosság által is érezhetően fontos a környezet állapota, a város pedig jó gazdaként kezeli a városi környezettel kapcsolatos feladatokat.

Koncepcionális cél

A Nagykörúton belül, a lakótelepeken és a kertvárosokban a közlekedési eredetű károsanyag-kibocsátás és zaj 20%-kal csökkenjen 2030-ra

A környezeti állapotra vonatkozó fejlesztési javaslatok:

- A városi és városkörnyéki környezet állapota, s annak javítása érdekében szükséges feladatok ellátásának biztosítása és ütemezése kerüljön be a hétköznapi és a döntéshozói közbeszédbe.
- Ennek érdekében készüljenek **rendszeres adatgyűjtések és elemzések**.
- A város lakóinak folyamatos tájékoztatása, **szemléletformáló és edukációs programok**, valamint ösztönző lakossági környezetvédelmi akciók indítása. Az ehhez szükséges akcióterv elkészítése és az akciók megvalósításához szükséges források biztosítása.
- A Nagykörúton belüli területen a város vizsgálja meg a korlátozott behajtási zóna/csökkentett emissziós zóna kijelölésének, illetve a már létező zéró emissziós zóna tartalommal való megtöltésének lehetőségeit.
- A város vizsgálja meg a teherforgalom területi szabályozásának és a területi forgalomcsillapításnak a lehetőségeit.
- A CO₂-kibocsátást érdemben mérsékelni a benzin- és dízelmotoros személy- és tehergépjárművek futásteljesítményének csökkentésével, a gyaloglás, közösségi közlekedés és kerékpározás részaránynak jelentős növelésével lehet elérni. Ennek tükröződnie kell a „modal split” célkitűzésekben is.
- A jelen helyzetre bemutatott **CO₂-kibocsátás** becslését a későbbiekben mérésekkel, egységes új vizsgálati módszerekkel pontosítani kell.
- A **közlekedési eredetű egyéb szennyezőanyagok** mérését javasolt lenne megoldani az utak mellé telepített levegőminőség mérő hálózattal. A mért adatokat a városi monitoring rendszer részeként közzé kell tenni, évente frissíteni és elemzéseket készíteni.
- A szén-dioxid kibocsátásra vonatkozó becslés alapján látható, hogy az **közlekedési eredetű egyéb szennyezőanyagok** kibocsátásának 90% fölötti része származik a benzin- és dízelmotoros személy- és tehergépjárművektől. Ennek érdemi csökkenését a gyaloglás, közösségi közlekedés és kerékpározás részaránynak jelentős növelésével lehet elérni.
- A **közlekedési zaj- és rezgés**ártalmak leghatékonyabban a legnagyobb fajlagos kibocsátók (a belső égésű robbanómotoros gépjárművek) forgalmának és sebességének csökkentésével, valamint a közlekedési „mix” átrendezésével, módváltással érhetők el. Ennek mérésére a városra optimalizált zaj- és rezgésmérési program építhető fel, illetve a meglévő mérések folytatandók. A zajvédelmi tervek és a zajtérkép folyamatosan aktualizálандók.
- A **zöldfelületek** szerepe hatalmas a klímavédelem, a hőhullámok hatásainak mérséklése és a vízmegtartás kapcsán. Ezért elsődleges fontosságú, hogy a város a zöldfelületekre közműként tekintsen és minél összefüggőbb, minőségi zöldfelület-hálózatot építsen ki, valamint üzemeltessen a város közlekedési felületei mentén is.
- A **városi hőszigetek** felszámolása érdekében a városi klímát kedvezően befolyásoló okos és mikroszintű megoldások pilot projektekben való megvalósítása ajánlható (például hűsítő pontok CoolCo vagy a bécsi Coole Straße típusú lakossági projektek), ennek megvalósítását támogatnák a kerékpáros utcák kiépítései is.
- Kecskemét tűzze ki célul, hogy felméri, beazonosítja a parkolásra használt **zöldfelületeket**. A felmérés eredménye alapján döntést lehet hozni arról, hogy szükséges-e a beavatkozás bármilyen formájának megvalósítása. Ennek keretében fokozatosan és ütemezetten helyreállíthatók azok az úttest és járda közti zöldfelületek, amelyeket az ingatlantulajdonosok a megengedettnél (kapubehajtó) nagyobb szélességben burkoltak le.
- Klímavédelmi szempontból minden város célja a burkolt, sötét színű felületek arányának csökkentése és a **zöldfelületek** növelése a közlekedési területeken és azok környezetében. Ennek keretében a város vizsgálja felül a burkolatlan utcák burkolásakor, vagy már meglévő burkolatok felújításakor alkalmazott gyakorlatát, melynek során lehetőség szerint csökkentse a burkolt felületek kiterjedését, illetve növelje a vízáteresztő burkolatok arányát.
- Klímavédelmi szempontból kiemelkedően fontos a **csapadékvizek** befogadóba való gyors elvezetése helyett – ott, ahol ez műszakilag lehetséges, reális – a helyben való megtartás, szikkasztás. Ennek érdekében a már meglévő jó gyakorlat folytatását javasoljuk, a legfeljebb néhány száz autónyi forgalmú lakóutcákban a burkolt árkok helyett szikkasztóárkok alkalmazandók, illetve a fejlesztési területeken a lakó- és intézményi területekhez kapcsolódó útépitéseknél elő kell írni a helyben történő szikkasztás kötelezettségét.
- A lakóutcákban célként tűzhető ki a **csapadékvíz megtartása** érdekében az **esőkertek** kialakításának vizsgálata és lehetőség szerinti kialakítása, illetve az új lakóutcák létesítése során a helyben történő kötelező szikkasztás, lehetőség szerint esőkertek alkalmazásával.
- Javasolható a beépítésre tervezett iparterületeken a mostaninál is szigorúbb **csapadékvíz-megőrzési** és zöldfelület kialakítási előírásokat megkövetelni, különösen az úthálózati elemek és parkolók tekintetében.

19. JÖVŐBELI KIHÍVÁSOK

Egy közlekedési koncepciónak nem csak a jelennek a múltból örökölt problémáinak feltárása és a lehetséges kezelési módok meghatározása a feladata, hanem a jelen szükségletein túl reflektálnia kell a közeli és távoli jövő kihívásaira is.

A közeljövő kihívásai részben már a jelenben is láthatók: ilyenek például a közúti forgalom és a motorizáció mutatóinak (például gépjármű szám/nap, 1000 főre jutó járművek száma) trendszerű alakulása, a gazdasági teljesítmény és a jólét alakulásával párhuzamosan a szállítási igények növekedése. Ezzel egyidejűleg növekedhet a város és vonzáskörzete, módosulhat térszerkezete, áruterelő képessége, logisztikai igényei, továbbá belső és elővárosi ingázási mobilizációs folyamatai, társadalmi szükségletei. A digitalizáció előretörésével számos új technológiai megoldás segítheti a város közlekedésének irányítását, szervezését és működtetését. Átalakulhatnak a közlekedési módok, értékesebbé és aktívabbá válhat a szabadidő eltöltése, felértékelődhet a közlekedés- és közbiztonság, valamint az egészség védelme is. Számolni kell az előregedő társadalom maitól eltérő közlekedési igényeivel és általánosan a személyes szociális élet felértékelődésével is, amely hatással lehet a városi közlekedés szervezésére.

Vannak jelei (főleg a szabadidős) kerékpáros közlekedés további térnyerésének és különösen a mikromobilitás (rollerek, e-rollerek) további terjedésének. Ma is feszítő igény az 1975-ös KRESZ érdemi felülvizsgálata, a közlekedési szabályozás mai közlekedési szokásoknak és elvárásoknak való sokkal jobb megfeleltetése.

Nemzetközi trend az új városhasználati szokások terjedése: a zöldfelületek, parkok létének és használatának igénye, az utcák visszavétele az autóktól, az egészségesebb, élhetőbb városok és klímabarát utcák koncepciói. Ide tartoznak például a kompakt város, a 15 perces és a lassú város („slow city”) ideái is vagy a mozgássérültek szegélyhez való hozzáféréseinek joga.

Hasonlóan nagy jelentősége van a korszerű közösségi közlekedés létrehozásának (például klímabarát közösségi közlekedés, inter- és multimodalitás, kötöttpályás közlekedési formák, nagysebességű vasutak), a lágy közlekedési módok helyzetbe hozásának, előnyben részesítésének vagy az elővárosi utasforgalmi és a szállítási igények vasútra terelésének, továbbá a közúti forgalom és felszíni, területpazarló belvárosi, illetve belterületi parkolás visszaszorításának. Ezek ma is létező, zajló folyamatok, hosszú kifutással, eredményeik egy része évtizedes távlatban lesz széles körben látható és társadalmilag elfogadott. E folyamatok kezelésének nagy részére jelen koncepció ad iránymutatást.

Hosszabb távon a változások még jelentősebbek lesznek. A ma is zajló folyamatok mellett megjelennek a teljes körű közlekedési elektrifikáció és digitalizáció ma még be sem látható hatásai, esetleg más hajtásláncok, technológiák jelentős térnyerése egy-egy közlekedési szegmensben. Bizonyos, hogy a kommunikációs és digitalizációs technológiák térnyerése egy idő után szinte teljes körűvé válik a közlekedésben, ma még csak el sem képzelhető új megoldásokat és szolgáltatásokat kitermelve. A megosztott közlekedési szolgáltatások kapcsán is nagyok a társadalmi várakozások.

76. ábra: A jövő közlekedésének megjelenítése a mesterséges intelligencia által (forrás: <https://www.linkedin.com/pulse/ai-powered-predictive-analytics-public-transport-roman-kurzo-5488e/>)



Évtizedes távlatban megjelenhet az önvezetés és az intelligens forgalomirányítás, ami teljesen megváltoztathatja a közlekedési szokásokat, az utcaképet és szinte mindent, amit ma a közlekedésről gondolunk, ideértve a városok jelentős átalakítását, átalakulását is.

A következő közlekedési koncepciónak már ezekkel a témákkal is foglalkoznia kell majd.

20. KECSKEMÉTI KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓJA

A Kecskeméti Közlekedési Konceptió alapjául a problémákat, kihívásokat és fejlesztési irányokat felvázoló Mesterterv szolgált. Az elfogadott fejlesztési irányok a következőkben foglalhatók össze:

- A gyalogos- és kerékpáros fejlesztések tekintetében egy városi sétányhálózat igénye, ami a belváros gyalogoszónájára épülve a Belvárost, a Széchenyi városrészt és a tőle délre található zöld- és sportcélú területeket köti össze, a városi főhálózat teljessé tétele után a további kerékpáros fejlesztések szabadidős jellegű igények kielégítésére való koncentrálása, a még meg nem valósított külterületi kerékpáros elemek esetében a főúttól való külön történő, távolabbi vezetés, zöld környezetben, intenzív fásítással és kerékpáros utca építése Kecskeméten pilotként.
- A vasút tekintetében törekedni kell a korszerű és magas minőségű térségi fővonal, elővárosi és városi vasúthálózat kialakítására, fenn kell tartani a vasúti fejlesztésekkel kapcsolatos proaktív lobbitevékenységet és a város vasúti fejlesztéseit prioritálni kell. A javasolt prioritási sorrend első elemei: Kecskemét vasútállomás teljeskörű rendbetétele (pl. vasútállomás, intermodalitás, vágánykép, biztosítóberendezések), a közúti-vasúti szintbeli kereszteződések kiváltása, a 140-es fővonal és a 142-es vonal és kapcsolódó megállóhelyi fejlesztései, továbbá a VO vasútvonal Kecskemétet érintő beruházásainak város érdekeit szolgáló tervezetése.
- A közlekedési módváltás kapcsán a P+R parkolás mellett a teljes módváltási spektrum (rágyaloglás, B+R, K+R, ráhordó autóbussz-hálózat) fejlesztési igénye, Méntelek, Hetényegyháza és Katonatelep magas módváltási potenciáljának kihasználása, a vonzaskörzeti települések módváltási fejlesztéseinek támogatása, módváltási koncepció megalkotása, a kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás fejlesztése.
- A Belvárosban meg kell találni a Kiskörút távlatban is helyes közúti funkcióját, amelyhez társadalmi többséget kell kovácsolni, a Kiskörút két- és háromsávós szakaszain a külső sávot autóbusszávvá kell alakítani a jelzőlámpák autóbusszokra hangolásával és a körforgalmak átalakításával, a Belvárosba vezető kapacitív utak középtávon történő átépítésével (busszáv, kerékpársáv) és a közúti kapacitásuk csökkentésével, valamint a mellékutcákba történő átterelődéssel megakadályozásával.
- A Nagykörúton belül a közlekedési eredetű súlyos balesetek számát rövid időn belüli nullára kell csökkenteni,
- A tervezett közútfejlesztések kapcsán, a létező tervek felülvizsgálata és prioritálása, a leghasznosabb elemek gyors, hatékony megépítése, a közútfejlesztés céljainak áthangolása a közúti építésekről az intelligens forgalomirányításra, az autóbusszok és lágy közlekedési formák előnyben részesítésére, valamint a közlekedésbiztonságra.
- A közútfejlesztések tekintetében legfőbb feladat a szerkezetileg hiányzó közúthálózati elemek pótlása, a távlati úthálózati elemek kellő szabályozási szélességű kijelölése, a kiskörúti beavatkozások magas prioritása és a déli városrész közúthálózatának és kapcsolódó városi hálózati elemeinek rendbetétele.
- A parkolás tekintetében meg kell változtatni a közterületen való parkoláshoz való hozzáállást és szabályozást.
- A megjelenő parkolási igényeket vizsgálni, mérlegelni és prioritálni szükséges, a belvárosban vizsgálni kell a parkolási- és a lakossági engedélyek díjemelésének lehetőségét, a belvárosi társasházak teremgarázsainak parkolókapacitásait fel kell mérni, és javasolt egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe integrálni, a lakótelepi, a társasházi és a kertvárosi parkolás problémáira érdemi válaszokat kell találni, és szükséges az új fejlesztési területekre vonatkozó parkolási szabályozást rögzíteni és betartatni. A parkolás kérdéskörét érdemes lenne egy parkolási koncepcióban külön is megvizsgálni.

A közúti forgalmi modellezés lehetőségeit kihasználva a Belvárosra önálló részkonceptió készült (lásd a 20.3 fejezetben), az egyes közlekedési módoknál pedig külön fejlesztési célok és eszközök szerepelnek.

Nagyon fontos alapvetés, hogy a jó fejlesztésekhez adatfelvételek, megalapozó vizsgálatok, tanulmányok szükségesek. Kiforrott és elfogadott fejlesztési irányok ezek nélkül nem tudnak létrejönni. Emellett egyszerűen nem nélkülözhető városi szinten a szilárd szakmai intézményi (például városfejlesztési, köztervezési) és finanszírozási háttér. Tudható, hogy Kecskeméten számos, korábban eldöntött, megvizsgált és kidolgozott terv van, sok közülük hatósági engedéllyel is rendelkezik, sőt ezek közül van olyan, ami már le is járt. Ez a tervezés és a finanszírozás sebessége közötti hatalmas különbségre, illetve az önkormányzati finanszírozási lehetőségek nehézségeire mutat rá.

Általános megállapításként rögzíthető, hogy egy Kecskemét méretű és gazdasági erejű városban folyamatos vizsgálatokra, műszaki tervezetésekre és közlekedési fejlesztésekre volna szükség. Erre mutat rá az elmúlt évtized viharos gyorsaságú iparfejlesztési folyamata, melynek gazdasági és társadalmi változásait, illetve szükségleteit két-három évtizeddel korábbi igényekre kiépült közlekedési struktúráknak kellene biztosítaniuk, megelőlegezve és elkerülhetetlenné téve a kompromisszumokat, minőségromlásokat. A város vonzaskörzeti főúthálózatának valóban gyorsütemű fejlesztése alapvető szüksége az itt kiépült gyáraknak, a város gazdasági versenyképességének. A közlekedés fejlesztése az elmúlt évtizedben ugyanakkor túlzottan is a város nagytérségi elérhetőségének javítására és a gazdaság igényeire koncentrált, a városi közlekedési hálózatok (különösen az állami fenntartásúak) alig, vagy az igényektől jelentősen elmaradó módon fejlődtek. E két eltérő területi fejlesztési szint és irány tekintetében a jövőben egészségesebb egyensúly biztosítása szükséges.

Kecskemét Közlekedési Konceptiójának jövőképe a múltból örökölt, s eddig meg nem valósult fejlesztések prioritálására, a napjaink és a jövőbeli szükségleteink kielégítését szolgáló legfontosabb előkészítési feladatok és tervezett beavatkozások megvalósítására, valamint a közlekedési szolgáltatások minőségének javítására fókuszál. Legalább ennyire fontos, hogy a koncepció az eddigi közútfejlesztési dominanciát határozottan oldani, illetve spektrumát szélesíteni kívánja. Ez jövőképként így fogalmazható meg:

Jövőkép

Kecskemét autóval jól közlekedhető, de nem autós várossá válik. A városi alaphálózatok kiépültek és folyamatos, kiegyensúlyozott a hálózatfejlesztés. A közlekedési szolgáltatások magas színvonalúak, ennek szakmai alapja és finanszírozása hosszú távon is biztosított.

A közútfejlesztési dominancia oldásának kezdő lépése és zászlóshajója a Belváros átalakítása, ahol a mainál is jobb helyi autóbussz-, kerékpáros- és gyalogos fejlesztésekre alapozva, határozott parkolási intézkedésekkel megtámogatva egy olyan terület létrehozása kívánatos, ahová bár be lehet, de nem érdemes autóval behajtani, mert van jobb választás. Ennek pontos formája széleskörű szakmai, társadalmi és politikai egyeztetések eredményeként formálódik.

Jelen koncepció javasol egy belvárosi fejlesztési irányt, ami jelentős előrelépést jelenthet a Belváros átmenőforgalmának kiszorításában, a helyi autóbusszok és a kerékpározás helyzetbe hozásában, de nem foglal állást a Belváros végső közlekedési funkciójának tekintetében, mert ezt mélyreható szakmai felmérések és vizsgálatok birtokában lehet egy Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányban (RMT) kialakítani. A javasolt fejlesztési ív tekinthető a hurkos rendszer részletes vizsgálatának, vagy egy kevésbé forrásigényes, lehetséges alternatívájának, amely a belváros fenntartható mobilitásáról, annak feltételeiről és szükséges beavatkozásairól szólna. Kecskemét Közlekedési Konceptiója első lépésben jövőképeket javasolt az egyes közlekedési módokra és hálózatokra, valamint a Belvárosra. Ugyanezekre a következő lépésben koncepcionális célokat fogalmaz meg. A fejlesztéseket végül hasonló szerkezetben, összefoglalóan a Cselekvési Terv mutatja be a tervezett fejlesztési beavatkozások ütemezett és prioritált rendszerében.

20.1. A KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ ÁGAZATI, SZAKTERÜLETI JÖVŐKÉPEI

A korábbi fejezetekben a következő jövőképeket javasoltuk:

Gyalogosközlekedés: Kecskemét belvárosában, lakótelepein és kertvárosaiban a gyaloglás, a séta természetes és biztonságos módja a városi közlekedésnek és a szabadidő eltöltésének.

Kerékpáros közlekedés: Kecskeméten a kerékpározás természetes közlekedési mód és szabadidős elfoglaltság. A minőségi, biztonságos és teljeskörűen kiépült kerékpárforgalmi hálózat a város büszkesége, a fenntartható mobilitás helyi szimbóluma.

Vasúti közlekedés: Kecskemét elővárosi közlekedésében és az áruszállításban a vasút növekvő részarányt képvisel, kiszámítható és minőségi szolgáltatást nyújt, használata természetes, általános.

Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés: Kecskeméten a helyi autóbusz-közlekedés használata mindenki számára természetes és mindennapos. A helyi autóbusz-közlekedés a város közlekedésfejlesztésének központi, távlatosan is támogatott és kiemelt területe.

Baleseti helyzet: Kecskemét biztonságos város, gyalogosan, rollerrel vagy kerékpárral egyaránt, az itt élők egészsége és biztonsága a város közlekedésfejlesztésének sarokköve.

Belváros: Kecskemét belvárosa élő, szolgáltatásokkal és munkahelyekkel teli terület, amelyek megközelíthetősége a kiváló helyi autóbuszos, kerékpáros és gyalogos infrastruktúrára alapul, az autózásnak alárendelt, kiegészítő szerepe van. A Belváros közlekedési fejlesztései a fenntartható módokra fókuszálnak, a közterületi parkolás a mainál kisebb jelentőségű, rendezett.

Közúthálózat: Kecskemét úthálózata biztonságos, a folyamatos karbantartás és a rendszeres felújítások miatt jó minőségű. Az útfejlesztéseknél a gyalogos-, az autóbuszos- és a kerékpáros közlekedés igényei messzemenően megjelennek. A város körúthálózata teljes, a forgalom folyamatosan megfigyelt és központilag irányított.

Közlekedési módváltás: Kecskemét elővárosaiból és vasúti megállóhellyel rendelkező külső városrészeiből a Kecskemétre tartó utazások természetes, kézenfekvő módja a vasúti megállóhelyeken való módváltás.

Mikromobilitás: A mikromobilitás látható és hasznos szereplője a kecskeméti közlekedésnek, domináns belvárosi jelenléttel.

Elektromobilitás: Az elektromobilitás a városi közlekedés jól látható része, mind az egyéni használatot, mind a város üzemeltetését tekintve.

A városi mobilitás digitalizációja: Kecskemét élen jár a digitális megoldások megvalósításában.

Repülőtér: A kecskeméti repülőtér környezete országos szinten is meghatározó hadiipari terület, a repülőtér és annak megközelíthetősége ideális.

Környezet- és klímavédelem: Kecskeméten a lakosság által is érezhetően fontos a környezet állapota, a város pedig jó gazdaként kezeli a városi környezettel kapcsolatos feladatokat.

20.2. A KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ RÉSZCÉLJAI

A korábbi fejezetekben a következő koncepcionális célokat javasoltuk:

Gyalogosközlekedés: A Nagykörúton belüli területen a gyaloglás részaránya érje el a 25%-ot.

Kerékpáros közlekedés: A kerékpározás részaránya a városban érje el a 15%-ot, a Nagykörúton belüli területen pedig a 25%-ot.

Vasúti közlekedés: A megújított 140-es és a 142-es vasútvonalak mentén fekvő települések és településrészek esetében a vasúti közlekedés aránya érje el a 20%-ot a Kecskemétre történő utazásokban. Az áruszállítás területén a vasút részaránya folyamatosan emelkedjen.

Helyi és helyközi autóbusz-közlekedés: A helyi autóbusz-közlekedés részaránya érje el a 15%-ot, a helyközi autóbusz-közlekedés részaránya pedig ne romoljon.

Baleseti helyzet: A város útjain ne haljon meg senki, a Nagykörúton belül pedig ne legyenek súlyos balesetek.

Belváros: A Belvárosban minimális az átmenőforgalom és a munkavállalói parkolás, a helyi autóbuszokkal, kerékpárral és gyalog érkezők aránya 70% feletti.

Közúthálózat: A város útjain ne haljon meg senki, a Nagykörúton belül pedig ne legyenek súlyos balesetek (megegyezik a baleseti céllal). A város úthálózata folyamatosan megújul.

Közlekedési módváltás: Kecskemét elővárosaiban és vasúti megállóhellyel rendelkező külső városrészein a vasúti közlekedés megújulásával együtt megalapozott és minőségi, a teljes módváltási spektrumot célzó módváltási létesítmények épülnek ki a hozzájuk tartozó megközelítési útvonalakkal a városi közlekedés autós dominanciájának visszaszorításával párhuzamosan.

Mikromobilitás: Városi szinten 5%-os részarány elérése a cél a kerékpározás részarányán felül.

Elektromobilitás: A város támogató és fejlesztő munkájának eredményeképpen a városi járműállományban 2030-ra a tisztán elektromos és a hibrid járművek aránya érje el a 15%-ot, az önkormányzathoz kötődő gépjárműflotta pedig legyen 100%-ban tiszta üzemű.

A városi mobilitás digitalizációja: Kecskeméten 2030-ra a ma előkészítés alatt álló digitális megoldások (központi forgalomirányító rendszer, központi parkolá irányítás, forgalomszámláló kamerarendszer, mobiltelefon-alapú utastájékoztató, okoszebra-program, városi forgalmi modell állandó használata stb.) megvalósulnak, ez a fejlesztési irány a város vezetése számára prioritás.

Környezet- és klímavédelem: A Nagykörúton belül, a lakótelepeken és a kertvárosokban a közlekedési eredetű károsanyag-kibocsátás és zaj 20%-kal csökkenjen 2030-ra.

20.3. A BELVÁROS KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓJA

A Belváros közlekedési koncepciójában együtt kezeltük a Belváros közúti, parkolási és city-logisztikai igényeit, egyben az egyes közlekedési módoknál a Belvárost érintő, megvalósíthatónak ítélt fejlesztéseket is beemeltük, mint például a kerékpáros utca létrehozásának vagy a kiskörúti buszsávnak az ötletét.

Konceptcionális fejlesztési ív a Belváros közlekedési rendjének átalakítására

Rövid távú célok (1-2 év)

- IMCS hatásainak felmérése, ezzel kapcsolatosan szükséges fejlesztések megvalósítása:
 - Kiskörúti buszmegállók fejlesztése;
 - Rákóczi út új forgalmi szerepkörének megfelelő átgondolása;
 - A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kiépítése.
- Belvárosi közlekedési rendszer részletes megvalósíthatósági tanulmányának (RMT) elkészítése, megvitatása és elfogadása, a célok és az eszközök megvitatása.
- Belvárosi fejlesztési útvonalterv (a megvalósítás ütemezése) kidolgozása tervezett beavatkozásokkal és hozzájuk rendelt konkrét céldátumokkal.
- A Belvárosi fejlesztési útvonalterv széles körű kommunikációja, társadalmi elfogadtatása.
- A városi parkolási rendszer felülvizsgálata (például parkolásfoglaltság, a munkavállalói parkolás, lakossági parkolás, parkolási kedvezmények, parkolóhelyek növelésének lehetőségei, a parkolás időbeli korlátozásának területei) a parkolási koncepció keretein belül.
- A belvárosi parkolási megoldások kapcsán stratégiai döntések meghozatala, társadalmi, közlekedési, üzleti és építészeti modellek kidolgozása (parkolóházak, felszín alatti parkolók szükségessége, lehetősége, okos parkolási rendszerek,).
- A parkolási bevételek közlekedési fejlesztésekre való dedikálása.
- A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése.
- Az építési szabályok szigorítása: lakásonként maximum 1 autó részére kötelező tárolást biztosítani, közterületi parkolási engedélyek kiadásának szigorítása.
- Új építésű társasházaknál kötelező mobilitási szolgáltatások elvárása.
- Belvárosi munkahelyek kedvezményes parkolási engedélyeinek felülvizsgálata, a kiadott engedélyek számának jelentős csökkentése.

Középtávú célok (3-5 év)

- Nagykőrösi utca kerékpáros utcává alakítása.
- A távlatban szükséges belvárosi city-logisztikai rendszer koncepcionális vizsgálata.
- 30 km/ó általános és hatásonként sebességkorlátozás a Nagykörúton belül a súlyos és a halálos balesetek teljes megelőzésére.
- A munkavállalói parkolási bérletek és díjtételek érdemi áremelése.

- A belvárosban lakók második és harmadik autóra új és szigorúbb díjszabási rendszer kialakítása, valamint bevezetése.
- További kerékpáros utcák kiépítése.

Hosszabb távú célok (5 éven túl)

- A belvárosi kertesházakban főszabályként telken belüli gépkocsi tárolás előírása, a közterületi lakossági engedélyek korlátozása.
- A parkolási díjfizetés területi kiterjesztése (például a parkolási problémákkal terhelt szomszédos lakótelepi területekre) és a közterületen parkoló autók egy lakcímhez tartozó számának szabályozása.
- A belvárosi társasházak telken belüli magán parkolóhelyeinek felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálása (magán parkolóhelyek díj ellenében történő közcélú megosztása).
- Biztonságos és kapacitív külső kerékpáros- és sétánykapcsolatok kiépítése.
- A feleslegessé váló parkolóhelyek területének minőségi zöldterületi átalakítása, használata.
- Lakossági parkolási engedélyek további áremelése (első autóra is).
- City-logisztikai rendszer bevezetése, közterületi rakodás minimalizálása.

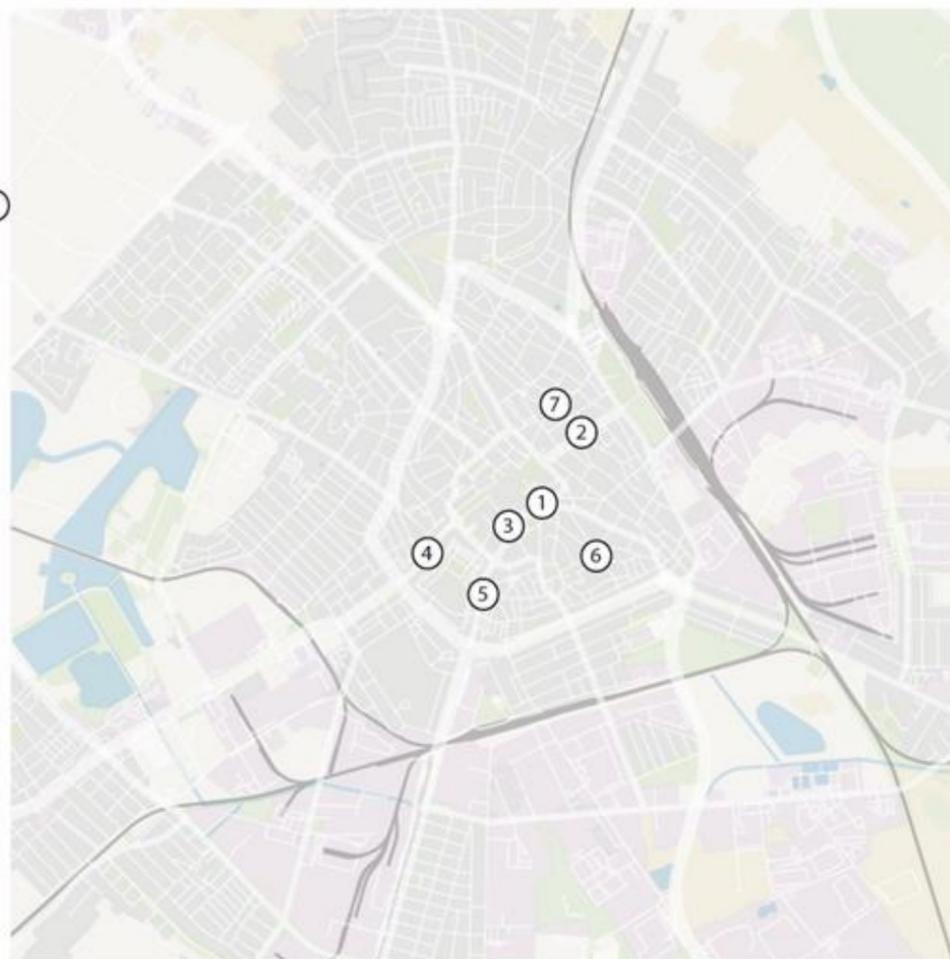
A BELVÁROS FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

Az IMCS hatásainak felmérése, ezzel kapcsolatosan szükséges fejlesztések megvalósítása:

- Kiskörúti buszmegállók fejlesztése ①
- Rákóczi út új szerepkörének megfelelő átépítése ②
- A kiskörúti buszsáv kiépítése (a menekülőúti forgalom hatékony kezelésével) ③
- A Petőfi Sándor utcai buszsáv kiépítése ④
- A Batthyány utcai buszsáv kiépítése ⑤

Előkészítés (1-2 év)

- Belvárosi részletes megvalósíthatósági tanulmány (RMT) készítése, megvitatása és elfogadása, a célok és az eszközök letisztázása
- Belvárosi fejlesztési útvonalterv kidolgozása konkrét céldátumokkal
- A Belvárosi fejlesztési útvonalterv széles körű kommunikációja, társadalmi elfogadtatása
- Parkolási koncepció elkészítése széles körű adatgyűjtések alapján
- A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése
- Az építési szabályok szigorítása: új lakásonként maximum 1 autó részére kötelező tárolást biztosítani, közterületi parkolási engedély nem adható
- Új építésű lakásoknál kötelező mobilitási szolgáltatások elvárása.
- Belvárosi hivatali dolgozók parkolási engedélyszámának jelentős csökkentése



77. ábra: A Belváros fejlesztési koncepciója

Alapok lerakása (3-4 év)

- A távlatban szükséges city-logisztikai rendszer koncepcionális vizsgálata
- 30 km/ó általános és hatásos sebességkorlátozás a Nagykörúton belül a súlyos és a halálos balesetek teljes megelőzésére ⑥
- A munkavállalói bérletek érdemi áremelése
- Az itt lakók második autóra jelentős lakossági parkolási engedély áremelés, a harmadik autóra engedély nem kapható
- Nagykörösi utca kerékpáros utcává alakítása ⑦

Kiépítés (5-6 év)

- A belvárosi kertes házakban lakók számára főszabályként telken belüli gépkocsi tárolás előírása, számukra a közterületi lakossági engedélyek korlátozása
- A parkolási díjfizetés területi kiterjesztése (például a parkolási problémákkal terhelt szomszédos lakótelepi területekre) és megvalósítása a keresletszabályozási hatás erősítésére
- A parkolási díjfizetés időbeli kiterjesztésének vizsgálata (például esti, hétvégi időszakok) és megvalósítása a keresletszabályozási hatás erősítésére
- További kerékpáros utcák kiépítése
- Biztonságos és kapacitív külső kerékpáros- és sétánykapcsolatok kiépítése
- A feleslegessé váló parkolóhelyek területének minőségi átalakítása, használata
- Lakossági parkolási engedélyek további áremelése (első autóra is)
- City-logisztikai rendszer bevezetése, közterületi rakodás minimalizálása

20.4. INTÉZMÉNYI JELLEGŰ INTÉZKEDÉSEK

Kecskeméten az eddig bemutatott közlekedési folyamatok kezelése, valamint a javasolt fejlesztések megvalósítása és fenntartható üzemeltetése érdekében a következő intézményi jellegű intézkedéseket javasoljuk:

Intézményfejlesztések

- Városi közlekedésfejlesztési szakértelem támogatása: folyamatos finanszírozás és munkaerőszükséglet biztosítása.
- A városban jelenleg a közlekedési szaktudás – a város méretéhez és előtte álló feladatok ellátásához képest – a Városháza egyes osztályain, a KEKO Kft.-nél és a Városfejlesztő Kft.-nél szétszórtva és kis számban jelenik meg. Javasolt a közlekedésfejlesztéshez szükséges humán erőforrás fejlesztés, stratégiai tudás és készségek felépítése és koncentrációja a jelzett szervezeteknél, valamint a városi (elővárosi) szintű közlekedésirányításhoz és szervezéshez szükséges operatív szervezet létrehozása a KEKO Kft.-n belül. A digitalizáció további elterjedése kapcsán megemlítendő, hogy a fiatalabb korosztályok egyre természetesebben kezelik a technológiai újításokat, a városnak, a városfejlesztőnek és a közlekedésszervezőnek is lépést kell tartania ezzel.
- E kijelölt operatív szervezet lenne a gazdája az intelligens városi forgalomirányításnak, a forgalmi modellezésnek és általában a város közlekedési terveinek és a ma még rendszeren kívüli közlekedésfejlesztési feladatok ellátásának, összefogásának (pl. P+R fejlesztések, city-logisztika, megosztott mobilitás, taxiforgalom felügyelete, B+R tárolók kezelése).
- A városfejlesztő társaság tevékenységi körében megvalósítandó adatgyűjtések, vizsgálatok, tanulmányok, jó gyakorlatok bevezetése és közlekedési pilotok megvalósítása váljon természetes igény a városi döntési és irányítási rendszerben, továbbá az ezekhez szükséges szakértelem és források álljanak rendelkezésre.

Adatgyűjtések, elemzések

- Kívánatos a gyalogosforgalom digitális mérési, számlálási rendszerének kidolgozása, a szükséges digitális eszközök beszerzése, valamint a gyaloglás részarányának városi szinten történő folyamatos mérése, a kapott eredmények elemzése és értékelése, továbbá a városi „modal split” módszertanának kidolgozása, folyamatos fejlesztése. Szükséges a szabadidős gyalogos köztérhasználat becslési módszertanának kidolgozása a város adottságai alapján.
- Jöjjön létre a kerékpár- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer (detektorok, elemzési ciklusok, napszaki, heti, havi, éves lefolyási tényezők meghatározása, szervezeti feltételek átgondolása) és az elemzések adatai és megállapításai legyenek nyilvánosak.
- A város teremtsen meg az alapját a digitális alapú, folyamatos közúti forgalomszámlálásoknak, adattárolásnak, feldolgozásnak, valamint az erre épülő forgalmi modellezésnek és intelligens forgalomirányítás megvalósításának.
- Folyamatos forgalmi modellezés és közlekedési elemzés javasolt a tervezett fejlesztések alátámasztására. Érdemes megfontolni a helyi autóbussz-hálózat forgalmi modelljének létrehozását, az ehhez szükséges mérések megvalósítását.

- Javasolható egy városi szintű parkolási audit elvégzése, a városi parkolási rendszer és parkolási rendelet teljes körű felülvizsgálata Kecskemét valós közlekedési folyamatainak, a város által kitűzött közlekedési céloknak és a város épített környezetének és adottságainak figyelembe vételével.

Lobbitevékenység

- Az önkormányzat folytassa az intenzív előkészítő- és lobbitevékenységet a vasútvonalak fejlesztése érdekében.
- Az önkormányzat a Magyar Közút kezelésében lévő kecskeméti utak kapcsán folytasson (pro)aktív lobbitevékenységet a helyi hálózat minőségi fejlesztéséért és a közlekedés biztonságának növeléséért.
- Az önkormányzat folytasson minisztériumi szintű lobbitevékenységet a még hiányzó városi közúthálózati hiányok felszámolása, valamint az intelligens forgalomirányítás és szervezés feltételeinek javítása érdekében.
- Kecskemét legyen kezdeményezője egy térségi közlekedési szövetségnek a vonzáskörzet településeinek bevonásával. Tevékenységük során határozzák meg az elővárosi közlekedés, a helyi közlekedési módváltás, valamint a térségi turisztikai célú kerékpározás fejlesztésével kapcsolatos feladatokat, s lobbizzanak azok megvalósításáért.

Kommunikáció, szemléletformálás és jó gyakorlatok bevezetése, közlekedésfejlesztési pilotok megvalósítása

- A város vezetősége, a polgármesteri hivatal munkatársai, és az önkormányzat intézményeinek és vállalkozásainak alkalmazottai mutassanak jó példát a napi közlekedésben: használjanak kerékpárt, helyi autóbusszt, gyalogoljanak, ennek legyen városi ösztönző rendszere, népszerűsítő kampányai.
- A baleseti helyzet kerüljön be a hétköznapi és a döntéshozói közbeszédbe, ennek érdekében készüljenek rendszeresen közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek kerüljenek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon bemutatásra.
- A közlekedési módváltás összetettségének, lehetőségeinek megértésében fontos szerepe van a város döntéshozóinak és szakembereinek, a tervezett fejlesztéseket kommunikálni kell.
- Induljanak széleskörű tájékoztató és szemléletformáló programok (például televíziós, közösségi internetes felületek, lakossági fórumok) a városi közlekedés helyzetének bemutatására, a közlekedésbiztonság növelésére, a gyorsított veszélyeinek érzékeltetésére, a közlekedési kultúra javítására.
- A hazai és nemzetközi jó gyakorlatok (például intelligens parkolás-irányítási, mikromobilitási, intelligens forgalomirányítási, közösségi közlekedési, biztonságos kerékpártárolási, utastájékoztatósi, szemléletformálási) bemutatása külső támogatásból vagy a város által finanszírozott pilot programokban történő részvétellel.

20.5. CSELEKVÉSI TERV: RÖVID TÁVÚ FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

RÖVID TÁVÚ (1-2 ÉV) FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	
Feladat jellege	Feladat
Stratégiai döntések, kihívások	A növekvő gépjárműszámból, a város erősödő áruforgalmi szerepköréből és a növekvő közúti forgalomból adódó városi közlekedési rendszer gyors fejlesztését igénylő társadalmi szükségletek és a valós fejlesztési források rendelkezésre állása közötti ellentmondásból adódó konfliktushelyzet kezelése, továbbá az egyéni személygépjármű használati igény kielégítésének/kielégíthetőségének városi kérdései
	Az egyre növekvő városi gépjárműszámból és forgalmi nyomásból adódó kihívásokra adandó szakmai és politikai irányok konszenzusának kialakítása
	Több területen is hiányoznak a szükséges közlekedési szakterületi adatok, felmérések, vizsgálatok, részletes megvalósíthatósági tanulmányok, melyek segíteni vagy éppen alá tudnák támasztani a megfogalmazott fejlesztési irányok helytállóságát
	A Belváros forgalmi szerepkörének, s közlekedési jövőképének tisztázása
	A napi ingázás növekedése jelentős nyomást helyez a város közúthálózatára, amely szükségessé tenné az egyéb közlekedési lehetőségek (pl. vasúti) fejlesztésének felgyorsítását, melynek befolyásolásra a városnak nincs, vagy kevés eszköze van
	A városnak koncepcionális szinten egyszerre kellene tudni kezelnie a múltból örökölt közlekedési-infrastruktúra hiányok felszámolását, a város termelőközponti és áruforgalmi jellegéből adódó logisztikai igényeinek kielégítését, valamint a társadalmi és a modernizációs szükségletekből adódó előremutató fejlesztéseket (pl. intelligens forgalom- és parkolásiirányítás, elektromos közlekedés, lágy közlekedési formák előnybe részesítése a klímavédelem érdekében, közösségi közlekedés fejlesztése)
	Fenntartható és hosszú távon is üzemeltethető, környezetbarát közlekedési rendszer (optimális területi igény és használat kialakítása, a légszennyező anyagok és a közlekedésből származó zaj csökkentése, a városi szintű mobilitási igény csökkentése kompakt város elvének alkalmazásával, a funkciók optimális telepítésével) alapjainak lefektetése, a szükséges jogszabályi, intézményi és szabályozási környezetének megteremtése
Intézményi, szervezeti és kommunikációs feladatok	Városi közlekedésfejlesztési szakértelmű önkormányzati intézményrendszerének erősítése, a kapacitások felmérése, az irányítási és operatív feladatkörök szervezeti szintű tisztázása
	A stratégiai tudás és készségek felépítése és koncentrációja a közlekedés- és városfejlesztési kompetenciával bíró hivatali szervezeti egységeknél, illetve az önkormányzati tulajdonú gazdasági társaságoknál. Egy operatív szervezet kijelölése a közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos feladatok ellátására. E kijelölt operatív szervezet lenne a gazdája az intelligens városi forgalomirányításnak, a forgalmi modellezésnek és általában a város közlekedésfejlesztési terveiben (pl. Közlekedési Konceptió, SUMP, Kerékpárforgalmi Hálózati Terv) foglalt feladatok operatív előkészítésének, koordinálásának és lebonyolításának (pl. közlekedési felmérések, vizsgálatok, RMT-k készítése, pályázati anyagok szakmai és műszaki előkészítése, pilot programok szervezése, fejlesztési beruházások előkészítése)
	A városi közlekedés folyamatainak nyomonkövetéséhez szükséges adatgyűjtés, tárolás és feldolgozás rendszerének felállítása (közlekedési monitoring rendszer), a működés feltételeinek biztosítása
	A közlekedésfejlesztési feladatok ellátásához szükséges üzemeltetési és fejlesztési források biztosítása, a feladatok kiszámítható ütemezésének elkészítése, rögzítése
	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 érdekképviseleti platform/fórum kialakítása, az egységes szakmai elgondolások és az eredményes lobbitevékenység érdekében
	A még hiányzó, vagy megújítandó szakterületi dokumentumok elkészítése (pl. Belvárosi Közlekedésfejlesztési Akcióterv, SUMP, Kerékpárforgalmi Hálózati Terv, Városi Parkolási Konceptió és Audit, Városi Közlekedésbiztonsági Program, Belvárosi Köztéralkatási Program) és közgyűlési elfogadása
	A baleseti helyzet kerüljön be a hétköznapi közbeszédbe, ennek érdekében készüljenek rendszeresen közlekedésbiztonsági adatgyűjtések és elemzések, ezek kerüljenek a nagyközönség számára érthető és könnyen elérhető módon bemutatásra
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	
Gyalogoshálózati fejlesztések	Gyalogos hálózati terv és problématerkép készítése a gyalogos létesítmények felméréseivel, a forgalomvonzó létesítmények rögzítésével, a csomópontok, a gyalogosforgalmak felméréseivel, a gyalogátkelők vizsgálatával, térinformatikai megjelenítéssel
	Közlekedésbiztonsági program kidolgozása a Nagykörúton belül és a városi közintézmények közvetlen közelében a halálos vagy súlyos sérüléssel járó balesetek csökkentése érdekében
	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program indítása a közlekedésbiztonság erősítése érdekében
	A Belvárosi Köztéralkatási Konceptió elkészítése, elfogadása, az akcióterületeken megvalósítandó első tervek elkészítése
	A tervezett beruházások (pl. Homokbánya, Belváros, IMCS, Rudolf Kert és Egyetemi Campus, sport és szabadidős területek, tervezett új vasúti megállók a 142-es vonal mellett) gyalogskapcsolatainak minőségi megtervezésének folytatása
	Belvárosi gyalogszóna kiterjesztésének műszaki tervezetése (Görögtemplom utca, az Arany János utca és a Luther köz)
	A városi sétányhálózat koncepcionális megtervezése, a szakmai viták lefolytatása, a már megkezdett akadálymentesítési program folytatása
Ipartelepek hiányzó gyalogoslétesítményeinek felmérése	
Kerékpáros, mikromobilitási fejlesztések	A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) elkészítése és elfogadása
	A kerékpáros- és a mikromobilitási forgalom mérését és elemzését biztosító rendszer (detektorok, elemzési ciklusok, napszaki, heti, havi, éves lefolyási tényezők meghatározása, szervezeti feltételek átgondolása) létrehozására irányuló projekt megkezdése
	Az új Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben nevesített három legfontosabb beruházás megvalósításának megkezdése
	A Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz (mindenkor hatályos) Városfejlesztési Programtervében nevesített kerékpáros fejlesztéseinek előkészítése (pl. Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog és kerékpárút építése, az Irinyi utcán tervezett gyalog és kerékpárút építése a Dombi Lajos utca és a Károly Róbert krt. között, Műkertvárosi kerékpárút építése, Szolnoki úti kerékpárút felújítása)
	Városi szabadidős kerékpáros hálózat koncepcionális tervezése
	A környező települések felé vezető kerékpárutak szabadidős célokra is használható tervezése (főutaktól való távolabb vezetés, egyenesség megtörése, intenzív fásítás, pihenők)
	Kerékpárparkoló koncepció és fejlesztési program készítése (városi szintű felmérés, szükségletek feltárása, parkolási módok [B+R, Zárt kerékpártárolók, kerékpártámaszok], intézményi ellátottság, helyi szükségletek felmérése)
	Kerékpáros utcák kialakíthatóságának vizsgálata, illetve tervezése (javasolt elsőként a Nagykőrösi és a Kápolna utcák vizsgálata, illetve más "pilot" helyszínek kiválasztása)
	Megosztott kerékpár szolgáltatás (benne e-bike) bevezetésének vizsgálata, a társadalmi igények feltárásával
	A tervezett sétányhálózatához kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megalapozása, tervezése
A kerékpáros szempontból jobb megközelíthezőséggel rendelkező ipartelepeken meg kell erősíteni a kerékpározás helyzetét, javítani elérhetőségét, biztonságát és minőségi körülményeit (fásítás, kerékpártárolás, szenzoros forgalomszámlálás)	

RÖVID TÁVÚ (1-2 ÉV) FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Feladat jellege	Feladat
Vasúti fejlesztések (módváltás nélkül)	Készüljenek átfogó koncepcionális megalapozó vizsgálatok, vagy kerüljenek felülvizsgálatra az elővárosi vasúti fejlesztésekhez (140-es, 142-es, V0) kapcsolódó egyéb közlekedési feltételek (pl. rágyalogás, helyi közösségi közlekedés, kerékpárutak, parkolószükségletek, kerékpártárolás, fejlesztési területek rendelkezésre állása, TRT feladatok) feltárására, továbbá a bezárt vasútvonalak újrainyitása vagy egyéb hasznosítása tekintetében
	Kezddjenek meg az egyeztetések a mai vasúti rendszeren a minőséget javító, a kecskemétiakat kedvezményező operatív intézkedések (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) 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 mai hetényegyházai belső végállomás legyen kihelyezve legalább Lajosmizsén, ezzel Méntelek számára minőségi(bb) vasúti közlekedés legyen elérhető
	Meg kell vizsgálni a vasút lehetséges szerepét a város áruszállítási logisztikájában, a valós szállítási igényeket fel kell tárni és az ehhez szükséges fejlesztési igényeket rögzíteni javasolt, továbbá a tervezéshez és kivitelezéshez szükséges egyeztetéseket el kell kezdeni az érintett szervezetekkel és az illetékes minisztériummal
Döntéshozó tanulmány készítése az iparvágányok további - tulajdonosokkal és üzemeltetőkkel egyeztetett - hasznosításáról.	
A helyi- és helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztései	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, igényalapú fejlesztése, a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés szolgáltatási színvonalának folyamatos emelése
	Az IMCs készülő terveinek áttekintése és véleményezése, a városi érdekek artikulációja
	Az IMCs hatékony működéséhez szükséges kapcsolódó városi közlekedési fejlesztések azonosítása (pl. a kiskörúti buszmegálló bővítése, a Széchenyi téren új megálló építése, új autóbuszöblök építése, új autóbusz végállomás(ok), autóbusz forduló), megalapozó vizsgálat készítése, a korábbi ezirányú dokumentációk felülvizsgálata
	Folyamatos forgalmi modellezés a tervezett fejlesztések alátámasztására, a helyi autóbusz-hálózat forgalmi modelljének aktualizálása, az ehhez szükséges mérések és vizsgálatok elvégzése
	A helyi autóbuszok előnyben részesítése városi vizsgálatának folytatása, ezzel összefüggésben a városi főutak jelzőlámpáit érintő átprogramozás tervezése, egyeztetése a helyi autóbusz-közlekedés igényeinek megfelelően
	A felújításra tervezett vasútvonalak esetében a KEKO Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálására való felkészülés, a mainál magasabb szintű ráhordás igényeinek megtervezése (pl. kapcsolódó útfejlesztések, autóbusz megállóhelyek)
	A KEKO Kft. autóbusztelephely fejlesztésének előkészítése, az új környezetbarát autóbuszok fogadásának és üzemeltetésének érdekében
	A helyi autóbusz csere program előkészítése, illetve a megvalósítás keretében a személyszállítási közszolgáltatásban használt autóbuszflotta tervszerű megújítása
A KEKO Kft. utastájékoztatóval és a szolgáltatásfejlesztéssel kapcsolatos kommunikációs és marketing tevékenységek továbbfejlesztése	
Baleseti helyzet	Közlekedésbiztonsági koncepció megalkotása
	Nagykörúton belüli területeken tervezett 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetésének előkészítése
	Okos zebrák helyszíneinek meghatározása, a kiépítés ütemezett folytatása
	Buszmegállók és gyalogátkelőhelyek megvilágításának vizsgálata, szükség esetén fejlesztése
A Belváros közlekedési fejlesztése	A kiskörúti, a Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsávok kialakításának előkészítése (összhangban az IMCs tervezés folyamatával)
	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
	Új parkolási koncepció készítése
	Az új építések szabályozása a Belvárosban (a lakóegységenkénti kötelező parkolóhelyszám optimális meghatározása, a kertesházakban és az újonnan épített lakások esetében a közterületi lakossági engedélyek korlátozása)
	Új építésű társasházaknál kötelező mobilitási szolgáltatások bevezetésére irányuló feltételrendszer kialakítása (önkormányzati rendeletek cél szerinti felülvizsgálata)
	A kedvezményes parkolási engedélyek kiadására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata.
	A belvárosi társasházak teremgarázsainak, parkolókapacitásainak felmérése és egy esetleges városi irányítású parkolási szövetségbe történő integrálásának előkészítése
	A parkolási bevételek közlekedési fejlesztésekre (parkolás, közlekedés- és forgalomirányítás, közlekedésbiztonság) való dedikálása
A nyári időszak hétvégéin részleges kiskörúti lezárások, programok szervezése	

RÖVID TÁVÚ (1-2 ÉV) FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	
Feladat jellege	Feladat
A közúthálózat fejlesztése	A mindenkor hatályos kecskeméti TOP Plusz Városfejlesztési Programtervben (TVP) nevesített közúthálózati felújítások, fejlesztések ütemezett megvalósítása
	Kecskemét közigazgatási területét érintő állami közúti beruházások ütemezett megvalósításában történő közreműködés
	A Csabay Géza körút-Mindszenti körút , a Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút és a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése (RMT-k, műszaki tervek felülvizsgálata, TrT illeszkedés vizsgálat), városvezetői lobbitevékenység a szükséges források rendelkezésre állásáért
	Városi burkolatfelújítási program aktualizálása, prioritási listával és ütemezéssel
	A helyi kezelésű utak burkolatminőségének ütemezett javításának folytatása, rendszeres karbantartás és felújítások, ennek finanszírozási igényeinek biztosítása
	A már megtervezett, finanszírozással rendelkező (saját erős) közúti fejlesztések megvalósítása
	A megtervezett, de finanszírozással nem rendelkező közútfejlesztések prioritizálása, a fejlesztések ütemezett előkészítése
	Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens városi forgalomirányítás megvalósításának előkészítése a meglévő szenzoros/kamerás forgalomszámláló rendszer lehetőség szerinti átalakításával
	Csomóponti előnyben részesítés kiépítése a menetrendszerinti autóbuszok számára a legnagyobb késedelmeket okozó csomópontokban
	Az új ingatlanberuházások közúti kapcsolatának megteremtése érdekében megfelelő csomóponti megoldások preferálása, a várható parkolási és rakodási igények felmérése, majd kiépítése és ennek ellenőrzése
	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán részletes helyszíni felmérések és lakossági konzultációk alapján, egyedi megoldások kidolgozása "pilot" programok előkészítése
	Folyamatos városi forgalomszámlálások és forgalmi modellezés a fejlesztések alátámasztására
	A mezőgazdasági célokra szükséges úthálózat rendeltetésének megőrzése szabályozási eszközökkel, megfelelő ellenőrzéssel, funkciójának szabadidős kerékpáros célokkal történő bővítési lehetőségének vizsgálata
Közlekedési módváltás	A Városi Közlekedési Módváltási Koncepció megalkotása, a kapcsolódó felmérések és vizsgálatok elvégzése
	A kecskeméti IMCs terveinek véleményezése és a városi érdekek artikulációja
	Ménftelek, Heténygyháza és Katonatelepi vasúti megállóhelyek módváltási terveinek elkészítése
	A már tervezett módváltással is érintett beruházások áttekintése a komplexitás és az elérhető célok tekintetében
	Kecskemét vonzaskörzeti településeinek polgármestereivel kialakítandó lobb- és érdekszövetség, valamint konzultációs fórum létrehozása, az elővárosi közlekedési módváltáshoz kapcsolódóan
Aktuális közlekedési trendek és kapcsolódó lehetséges feladatok	Városi e-mobilitási koncepció kidolgozása
	A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark fokozatos elektrifikációjának előkészítése
	Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítésének ösztönzése a vonatkozó önkormányzati rendeletek szükség szerinti módosításával
	Az e-rollerek, e-bike-ok és a mopedek igényeinek kezelése a városi hálózatok (kerékpáros, gyalogos, közúti) tervezésénél a közlekedési módok egyenlő esélyű használatának biztosítása érdekében
	A járműmegosztási szolgáltatásokkal, s azok kecskeméti bevezetésével kapcsolatos alapdöntések előkészítése

20.6. CSELEKVÉSI TERV: 3-5 ÉVES FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

3-5 ÉVES FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	
Feladat jellege	Feladat
Stratégiai döntések, kihívások	A városi közlekedési rendszer beruházásaihoz kapcsolódó közterületi igények egyre korlátozottabb kielégíthetősége, a megoldást nyújtó műszaki megoldások egyre magasabb fajlagos költsége
	A lágy közlekedési módok előnyben részesítéséhez szükséges közlekedési felületek biztosítása, illetve a meglévő közúti felületek kárára történő kialakíthatósága
	A közlekedésből származó zaj- és légszennyezés csökkentésére vonatkozó városi elképzelések, cselekvési terv aktualizálása és végrehajtása
	Az elővárosi közlekedési rendszer megfelelő működtetéséhez szükséges szervezeti, irányítási, infrastrukturális és forrásoldali feltételek egyidejű biztosítása
	A folyamatos fejlesztésekből adódóan, a városi közlekedési rendszer fenntartásának növekvő üzemeltetési költségeinek biztosítása
Intézményi szervezeti és kommunikációs feladatok	A kialakított közlekedési- és városfejlesztési intézményrendszer felkészítése, alkalmassá tétele köztervezési feladatok ellátására, kompetenciák erősítésére
	Városi közlekedésfejlesztési alap létrehozásának előkészítése a városi parkolás, az intelligens közlekedési megoldások, az adatgyűjtések és a közlekedésbiztonsági beruházások finanszírozására
	A közlekedésfejlesztési feladatok ellátásához szükséges üzemeltetési és fejlesztési források biztosítása, a feladatok kiszámítható ütemezésének elkészítése, rögzítése
	Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra, megfigyelésekre és elemzésekre épülő intelligens városi forgalomirányítási rendszer szervezeti szintű kiépítésének előkészítése a működés alapjainak biztosítása
	Közlekedés- és közüzemfejlesztési tervtár létrehozása, a városi közlekedési dokumentumok és műszaki tervek digitális tárolására
	A városi és elővárosi közlekedésfejlesztéshez szükséges együttműködő tervezés szervezeti kereteinek (pl. közlekedésfejlesztési tervtanács) kialakítása és működtetése
	Szakági kommunikációs platform kialakítása, a közlekedésfejlesztési feladatok szakmai és lakossági vitáinak becsatornázása érdekében
Gyalogoshálózati fejlesztések	Közlekedésbiztonsági program végrehajtása
	A gyalogosforgalom mérési, számlálási rendszerének kidolgozása, elemzések készítése, valamint a már elindított akadálymentesítési program folytatása
	A tervezett városi beruházások (például Homokbánya, IMCS, Rudolf Kert, Egyetemi Campus, sport és szabadidős területek, tervezett új vasúti megállók a 142-es vonal mellett) gyalogskapcsolatainak ütemezett megvalósítása
	A belvárosi jelzőlámpa programok gyalogosbarát átalakítása
	A kerékpáros és a gyalogos infrastruktúra elválasztása az új útépitéseknél
	A városi sétányhálózat ütemezett műszaki tervezése és kivitelezése
	Belvárosi gyalogoszóna kiterjesztését szolgáló területek műszaki tervezetése (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere), illetve a műszaki tervekkel rendelkező közterületek kivitelezésének megindítása a Görögtemplom utcában, az Arany János utcában és a Luther közben
	A fő városi átszállópontok (vasútállomások és vasúti megállóhelyek, buszpályaudvarok, forgalmasabb autóbussz megállók) gyalogskapcsolatainak felülvizsgálata, szükség esetén fejlesztése
	A gyaloglás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba (biztonságos, kellően széles járdák, gyalogosátvezetések), "gyalogbusz" programok megvalósítása
Kerékpáros, mikromobilitási fejlesztések	Kecskeméten a Nagykörúton belüli terület kerékpárosbarát átalakítása közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel
	A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) kiválasztott fejlesztési elemeinek tervezetése és ütemezett megvalósítása
	A Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz (mindenkor hatályos) Városfejlesztési Programtervében nevesített kerékpáros fejlesztéseinek megvalósítása (pl. Nyíri út külső szakasz egyesített rendszerű gyalog és kerékpárút építése, az Irinyi utcán tervezett gyalog és kerékpárút építése a Dombi Lajos utca és a Károly Róbert krt. között, Műkertvárosi kerékpárút építése, Szolnoki úti kerékpárút felújítása)
	A városi szintű kerékpárparkoló fejlesztési program végrehajtása
	Városi szabadidős kerékpáros hálózat első elemeinek kiépítése (a KHT alapján)
	A környező települések felé vezető kerékpárutak egy részének szabadidős célokra is használható kiépítésének ösztönzése (pl. Kecskemét-Jakabszállás kerékpárút építése, Kecskemét-Nyárlőrinc kerékpárút kiépítése)
	Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, lehetőség szerint applikációval kiegészítve
	A beépülő, korábban tanyás területek kerékpáros hálózatba való biztonságos bekötésének megtervezése
	A kerékpározás illesztése városi szinten az iskolai mobilitásba, s az ehhez szükséges infrastrukturális elemek kiépítése (biztonságos, kellően széles kerékpáros infrastruktúra, biztonságos átvezetések)
	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
	Igények függvényében megosztott kerékpárszolgáltatás bevezetése
	A kerékpáros szempontból jobb megközelíthetőséggel rendelkező ipartelepeken a hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése, a beruházások ütemezett megvalósítása
	A tervezett sétányhálózatához kapcsolódó kerékpáros, valamint mikromobilitási fejlesztések előkészítése és megvalósítása

3-5 ÉVES FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Feladat jellege	Feladat
Vasúti fejlesztések (módváltás nélkül)	A felújításra tervezett vasútvonalak állomásaihoz és megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési rendszer elemeihez kapcsolódó feladatok feltárása, megvalósíthatóságuk vizsgálata
	A 140-es vasútvonal déli szakaszán, a térségi lakosságot kiszolgáló Kiskunfélegyháza-Szeged személyvonatok végállomása Ceglédre vagy Szolnokra való áthelyezésének ösztönzése több, ingázás szempontjából fontos település felfűzése (a Mercedes gyár és a déli iparterület kiszolgálása) érdekében
	A 140-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, különszintű csomópontok kialakítása) megvalósítását célzó lobbitevékenység folytatása
	A 142-es vasútvonal vasútvonal fejlesztését segítő önkormányzati feladatellátás és együttműködés
	Kecskemét vasúti áruszállítási logisztikájának erősítése, az ehhez szükséges együttműködő partnerség ösztönzése, a megalapozó szakanyagok elkészítése, a tervezési folyamat előkészítésében közreműködés
	A távlatban is szükséges iparvágányok felújításának, a használaton kívüli iparvágányok és területeik más célú hasznosítása vizsgálatának, a szükséges tervek elkészítésének ösztönzése
A helyi- és helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztései	A helyi autóbusz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése
	A meglévő autóbusz-állomány folyamatos megújítása, környezet- és klímabarát autóbuszflotta ütemezett kialakítása, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen infrastrukturális háttérfeltételek biztosítása
	A helyi autóbusz-közlekedés számára szükséges településrendezési követelményeknek a kijelölt fejlesztési területeken történő biztosítása (szabályozási eszközökkel)
	A KEKO Kft. autóbusztelephelyének folyamatos fejlesztése, hogy megfeleljen az új környezetbarát autóbusz-flotta működtetési igényeinek
	A helyi autóbusz csere program keretében Kecskemét autóbusz-flottájának környezetbarát járművekre történő átállítása és a járulékos beruházások megtervezése és lebonyolítása
	A felújításra tervezett 142-es vasútvonal esetében a KEKO Kft. működési területén fekvő vasútállomások és megállóhelyek kiszolgálását célzó tervek készítése (pl. kapcsolódó útfeljesztések, autóbusz megállóhelyek) és kivitelezése
	Valós idejű menetrendi járatinformációval kapcsolatos és utazástervező megoldások továbbfejlesztése
	Kecskemét sűrűn lakott és szolgáltatás gazdag területei között a peremidős, a hétfégi és az éjszakai helyi autóbusz-közlekedés fejlesztésének lehetőségeinek vizsgálata
	Folytatni kell az igényvezérelt közösségi közlekedéssel kapcsolatos kísérleteket, a ma lefedetlen területekre, illetve peremidős közlekedésre az új DRT modell továbbfejlesztésével
Baleseti helyzet	Közlekedésbiztonsági koncepció végrehajtása
	Nagykörúton belüli területeken egyöntetűen 30 km/ó sebességkorlátozás bevezetése
	Okos zebrák ütemezett telepítése, a balesetekkel érintett helyszínekre és az intézményi területekre
	A város ugyanazon pontján súlyos sérüléssel vagy halálos kimenetel ne ismétlődhessen meg. A halálos kimenetelű baleseteknél az önkormányzat az adatok alapján beazonosított baleseti gócpontok esetében készíttessen közlekedési biztonsági auditot és annak javaslatait hajtsa végre.
A Belváros közlekedési fejlesztése	Az új Parkolási Koncepció végrehajtása
	Belváros közlekedéssel foglalkozó Részletes Megvalósíthatósági Tervének ütemezett megvalósítása
	30 km/ó általános és határos sebességkorlátozás bevezetése a Nagykörúton belül
	A parkolási bérletek keresletszabályozó áremelése
	Az itt lakók második és harmadik autóra a parkolási engedélyek keresletszabályozó áremelése
	Közlekedésbiztonsági beavatkozások a Nagykörúton belüli területen a közlekedési eredetű halálesetek számának nullára csökkentése („vision zero”) és a súlyos balesetek számának jelentős csökkentése érdekében
	A fizetős parkolás térbeli (Nagykörút vonalának átlépése) és időbeli (hosszabb üzemidő, hétfégék) kiterjesztése, maximális várakozási idők bevezetése
	A rövid idejű (max. 15 vagy 20 perc) ingyenes várakozás lehetőségének tömeges létrehozása
	Kerékpáros utcák létrehozása
	Távlati city-logisztikai rendszer kialakításának, kialakíthatóságának vizsgálata

3-5 ÉVES FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	
Feladat jellege	Feladat
A közúthálózat fejlesztése	A mindenkor hatályos kecskeméti TOP Plusz Városfejlesztési Programtervben (TVP) nevesített közúthálózati felújítások, fejlesztések ütemezett megvalósítása
	Kecskemét közigazgatási területét érintő állami közúti beruházások ütemezett megvalósításában történő közreműködés
	A Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének és a kapcsolódó fejlesztési területre vonatkozó területhasználati koncepció elkészítése, a terület funkcionális használatának meghatározása érdekében
	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút és a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének előkészítése, esetleges tervezetése
	A helyi kezelési utak burkolatminőségének ütemezett javításának folytatása, rendszeres karbantartás és felújítások, ennek finanszírozási igényeinek biztosítása
	Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens forgalomirányítás kiépítése
	A már megtervezett, finanszírozással rendelkező közúti fejlesztések ütemezett megvalósítása
	A közösségi közlekedés csomóponti előnyben részesítés kiépítésének ütemezett folytatása
	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán az egyedi megoldások kialakítása, kivitelezése "pilot" programok keretében
	A kritikus szintbeli vasúti átkelők mihamarabbi kiváltásának előkészítése, tervezetése
	Az autóbusz közlekedés szempontjából kritikus közúti keresztmetszetek átocsátó képességének növelését célzó beavatkozások műszaki előkészítése és megvalósítása
	Csomópontfelülvizsgálati program végrehajtása
	A mezőgazdasági célú úthálózat koncepcionális tervezése
Közlekedési módváltás	Módváltási koncepció végrehajtása
	A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok (pl. Széchenyi tér revitalizációja, Autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbusszávok kialakítása) előkészítése és megvalósítása
	Méntelek, Hetényegyháza és Katonatelep közlekedési módváltási infrastruktúrájának kiépítése
	A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez, autóbusz-megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás tervezése
	Megfelelő összefogás megszervezése és koordinálása a szomszédos, vasúttal rendelkező települések körében, a módváltási infrastruktúra kialakításához szükséges támogatási és finanszírozási háttér megszerzéséhez, a beruházások megvalósításához
Aktuális közlekedési trendek és kapcsolódó lehetséges feladatok	Városi e-mobilitási koncepció végrehajtása
	A megosztott mobilitási szolgáltatások és eszközök rendszerszintű szabályozási, működési és infrastrukturális feltételeinek tisztázása, szükséges intézkedések megtervezése
	Közbringarendszer megjelenésének igény szerinti támogatása, a szabályozási feltételek megteremtésével, pilot jelleggel a belvárosi célpontok felfűzésével
	A városi e-mobilitási koncepció végrehajtásához, az elektromobilitás fejlesztéséhez és üzemeltetéséhez szükséges városi háttérfeltételek (villamosenergia, infrastruktúra, töltőhálózat, szabályozási háttér, üzemeltetési források) igény szerinti biztosítása
	A parkolási igények kulturált biztosításához szükséges intelligens parkolási rendszer városi kiterjesztését szolgáló feltételrendszerének és fejlesztési lehetőségek komplex biztosítása
	Városi carsharing rendszer kialakításának, működési, üzemgazdaságossági feltételei kialakításának ösztönzése pilot jelleggel
	Elektromos hajtású teherkerékpárok, kisméretű elektromos teherjárművek elterjedésének ösztönzése
	Elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése
	Közlekedésbiztonságot fokozó okos megoldások további támogatása
	Munkahelyi és intézményi e-mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése, támogatása
	A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark folyamatos elektrifikációja
Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítésének ösztönzése elektromos töltőpontok telepítésével	

20.7. CSELEKVÉSI TERV: 5 ÉVEN TÚLI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

5 ÉVEN TÚLI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	
Feladat jellege	Feladat
Stratégiai döntések, kihívások	Fellépés az utazási körülmények javítása, a közlekedési láncok összekapcsolása érdekében az elővárosi közlekedésben
	A vasúti és az állami út- és közlekedési beruházásokhoz kapcsolódó járulékos városi beruházások lehetőség szerinti finanszírozása
	A folyamatos fejlesztésekből adódóan, a városi közlekedési rendszer fenntartható üzemeltetése
	A digitalizáció és e-mobilitás igényeihez kapcsolódó magas szintű szolgáltatások önkormányzati szintű kielégítése
	A klímaváltozásból adódó és a hosszú távú életképiséget szem előtt tartó fenntartható városi mobilitás struktúrájának kialakítása, annak szervezeti, szakmai, infrastrukturális, technológiai és finanszírozási kérdéseinek megválaszolása
	A város ipari és árutermelési jellegéből adódó szállítási és logisztikai rendszerének környezetbarát átalakításának ösztönzése
	Az elővárosi ingázás vasúti részarány növelésének komplex kezelése, a szükséges döntések meghozatalának ösztönzése
	A Belváros csökkentett gépjárműforgalmú humanizálása, annak szabályozási, szervezési, technikai és városfejlesztési intézkedéseinek megalkotása
Intézményi, szervezeti és kommunikációs feladatok	Városi közlekedés- és városfejlesztési szakértelem támogatása, a köztervezés feltételeinek (humán, eszköz, intézményi, finanszírozási) folyamatos erősítése
	Intenzív, előkészített és megalapozott lobbitevékenység folytatása a Közlekedési Koncepcióban rögzített közlekedésfejlesztési projektek megvalósítása érdekében (vasúti fejlesztések, az országos közutak fejlesztése, intermodalitás fejlesztése, forgalomirányítás, közlekedésbiztonság)
	Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens forgalomirányítás továbbfejlesztése
	Felkészülés a jövő kihívásaira (önvezetés, megosztott közlekedési módok térnyerése, digitalizáció stb.)
Gyalogoshálózati fejlesztések	Sétányrendszer ütemezett teljes kiépítése
	Belvárosi gyalogszóna kiterjesztését szolgáló meghatározó elemeinek (Lestár tér, Katona József tér, Piaristák tere) klímabarát kivitelezése
	Az idősebb társadalom igényeinek figyelembe vétele, az akadálymentesítés folytatása, a gyalogátkelők biztonságosabbá tételét szolgáló beruházások (közvilágítás, okos zebrák, burkolatkiemelések, a veszélyes helyeken a gyalogátkelők figyelemfelhívó átszínezése)
Kerékpáros, mikromobilitási fejlesztések	Szabadidős kerékpáros hálózat Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben nevesített elemeinek folyamatos tervezetése és kiépítése
	A környező települések felé vezető kerékpárutak szabadidős célokra is használható kiépítésének előmozdítása (főutaktól való távolabb vezetés, egyenesség megtörése, intenzív fásítás, pihenők)
	Országos arculatba illeszkedő útirányjelző táblarendszer kialakítása tematikus térképpel, lehetőség szerint applikációval kiegészítve
	A beépülő, korábban tanyás területek kerékpáros hálózatba való biztonságos bekötése
	Kerékpáros utcák kiépítése (pl. Kápolna utca, Nagykőrösi utca, Arany János utca), illetve új helyszínek kijelölése, vizsgálatuk elindítása
	Megosztott kerékpár- és mikromobilitási szolgáltatások továbbfejlesztése
	A kiépített sétányhálózathoz kapcsolódó kerékpáros és mikromobilitási fejlesztések megvalósítása

5 ÉVEN TÚLI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Feladat jellege	Feladat
Vasúti fejlesztések (módváltás nélkül)	A tervek szerint felújított vasútvonalak (140-es és 142-es és V0) megállóhelyei városi közlekedési rendszerhez történő kapcsolódásainak kiépítése
	A 140-es vonal felújításához kapcsolódó járulékos beruházások (kecskeméti vasútállomás vasútüzemi megújítása, külön szintű csomópontok kialakítása) megvalósításának városi támogatása, az adott beruházások szükségességét igazoló szakanyagok elkészítése, a támogatásokhoz szükséges lobbierő biztosítása
	A 140-es és 142-es számú vasútvonal megállóhelyeihez kapcsolódó városi közlekedési területek és közlekedési szolgáltatások kialakítása
	A távlatban is szükséges iparvágányok felújításának ütemezett megvalósításának, a használaton kívüli iparvágányok más célú használatának előmozdítása
	Kecskemét vasúti áruszállítási logisztikájának erősítése (a 140-es, a 142-es és V0 vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódóan) és az ehhez szükséges fejlesztések folyamatos előkészítése és ütemezett megvalósításának ösztönzése
A helyi- és helyközi autóbussz-közlekedés fejlesztései	A helyi autóbussz-hálózat folyamatos felülvizsgálata, optimalizációja, a helyi és helyközi autóbussz-közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése
	Az IMCs és a tervezett vasúthálózati (140-es, 142-es, esetleg V0) beruházásokkal összefüggő autóbussz-hálózati fejlesztések (új megállók kialakítása, új autóbussz-hálózati útvonalak kialakítása, új autóbussz decentrum létrehozása a Homokbánya és Hetényegyháza területén) megvalósítása
	A városban tervezett új buszsávok (pl. Kiskörút, Izsáki út, Petőfi Sándor utca és Batthyány utca) ütemezett kialakítása
	A meglévő autóbussz-állomány és kapcsolódó infrastruktúrájának folyamatos megújítása, a hidrogén hajtású buszok üzemeltetési tapasztalatainak függvényében
Baleseti helyzet	Közlekedésbiztonsági koncepció felülvizsgálata, az elmúlt évek tapasztalatainak feldolgozása, s az eredmények alapján új beavatkozások megfogalmazása
A Belváros közlekedési fejlesztése	Belváros közlekedéssel foglalkozó Részletes Megvalósíthatósági Tervének ütemezett megvalósítása
	A belvárosi kertesházakban főszabályként telken belüli gépkocsi tárolás előírása, a közterületi lakossági parkolási engedélyek korlátozása
	A parkolási díjfizetés területi kiterjesztése (például a parkolási problémákkal terhelt szomszédos lakótelepi, kertvárosi [pl. Villanegyed] területekre)
	A parkolási díjfizetés időbeli kiterjesztésének vizsgálata (például esti, hétvégi időszakok)
	Lakossági parkolási engedélyek további keresletszabályozó áremelése (első autóra is)
	A feleslegessé váló parkolóhelyek területének minőségi közterületi átalakítása
	A közösségi közlekedés és a lágy közlekedési formák előnyben részesítéséhez kapcsolódó beruházások folyamatos és ütemezett megvalósítása
	A Belvárosból kivezető biztonságos és kapacitív kerékpáros- és sétánykapcsolatok kiépítése
	Újabb kerékpáros utcák létrehozása
	A közlekedésbiztonsági beruházások folyamatos megvalósítása
	A kecskeméti city-logisztikai rendszer alapjainak vizsgálata, valamint műszaki előkészítése és ütemezett megvalósításának ösztönzése

5 ÉVEN TÚLI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	
Feladat jellege	Feladat
A közúthálózat fejlesztése	Kecskemét közigazgatási területét érintő állami közúti beruházások ütemezett megvalósításában történő közreműködés
	A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút, a Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút, valamint a Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötésének megvalósítása
	A helyi kezeléssű utak burkolatminőségének javításának folytatása, rendszeres karbantartás és felújítások, ennek finanszírozási igényeinek biztosítása
	Adataalapú, folyamatos forgalomszámlálásokra és megfigyelésekre épülő intelligens forgalomirányítás továbbfejlesztése
	A korábban prioritizált közúthálózati fejlesztések megvalósítása
	Csomóponti előnyben részesítés kiépítésének folytatása
	A lakótelepi és kertvárosi területek parkolási problémái kapcsán az egyedi megoldások általános alkalmazása
	A kritikus szintbeli vasúti átkelők kiváltásának (külön szintű átvezetések) tervezetése és a beruházások ütemezett megvalósításának ösztönzése
	Az autóbusz közlekedés szempontjából kritikus közúti keresztmetszetek átbocsató képességének növelését célzó beavatkozások ütemezett megvalósítása
	A hiányzó mezőgazdasági célú úthálózat kiépítése
Közlekedési módváltás	A kecskeméti IMCs kivitelezésében történő együttműködés, a kapcsolódó városi feladatok (pl. Széchenyi tér revitalizációja, autóbusz végállomások és buszfordulók kiépítése, autóbusszávok kialakítása) ütemezett megvalósítása
	A szomszédos, vasúttal rendelkező települések esetében a közlekedési módváltási infrastruktúra folyamatos kiépítésének támogatásának előmozdítása járási és térségi fejlesztési programok keretében
Aktuális közlekedési trendek és kapcsolódó lehetséges feladatok	Közbringarendszer igény szerinti véglegesítése
	A megosztott mobilitási szolgáltatások igény szerinti bevezetése
	Városi e-mobilitás továbbfejlesztése
	Városi car-sharing rendszer igény szerinti bevezetése
	Elektronikus jegyrendszer továbbfejlesztése
	Közlekedésbiztonságot fokozó okos megoldások további támogatása
	Intelligens parkolási rendszer bevezetése
	Munkahelyi és intézményi e-mobilitási megoldások, intézkedések ösztönzése, támogatása
	A városüzemeltetési (önkormányzati és közszolgáltatói) járműpark folyamatos elektrifikációja
	Nyilvános töltőhálózat differenciált bővítésének ösztönzése elektromos töltőpontok telepítésével
Városi intelligens forgalomirányítási rendszer továbbfejlesztése	

20.8. FORRÁSTÉRKÉP

Bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg egy településen, azok megvalósulásának legfontosabb feltétele a források rendelkezésre állása. Az utóbbi évek tapasztalatai azt mutatják, hogy jelentős közlekedési beruházások finanszírozási igényei elsősorban uniós forrásból biztosíthatók. Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre, a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb, ezért ezzel érdemben tervezni sokkal nehezebb.

Az önkormányzati saját finanszírozású beruházások jellemzően elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, annak karbantartását, esetleges pótlását szolgálják. A hazai önkormányzati rendszer jelenlegi finanszírozása mellett egyre több az elhúzó, elmaradó közösségi beruházás (pl. közutak felújítása, közlekedést támogató eszközök vásárlása, szolgáltatási színvonal emelése, modernizációs törekvések), így a helyi közlekedési infrastruktúra-vagyon gyarapítása és a valós társadalmi igények között egyre nagyobb szakadék képződhet. A fenntartható és klímabarát helyi közlekedésfejlesztés megteremtése szempontjából ez azt jelenti, hogy a városban a rendelkezésre álló forrásokat nagyon jól kell fókuszálni ahhoz, hogy hasznosulásuk a leghatékonyabb lehessen.

Állami források

Az elmúlt időszakban az önkormányzatok finanszírozása a normatív alapon megítélt támogatások felől az egyedi döntések felé tolódott el. A helyi önkormányzatokra allokált állami forrásokról átfogó képet Magyarország központi költségvetéséből kaphatunk. A Magyarország 2025. évi központi költségvetéséről szóló 2024. évi XC. törvény 2. melléklete (A települési önkormányzatok általános működésének és ágazati feladatainak támogatása) a közutak fenntartásának alaptámogatását az alábbiak szerint határozza meg:

„7.2. A támogatás fajlagos összege:

- Főváros, fővárosi kerületek, megyei jogú város, 40 000 fő lakosság szám feletti város esetében: 485 000 forint/km,
- 10 001–40 000 fő lakosság szám közötti település esetében: 311 000 forint/km,
- 10 001 fő lakosság szám alatti település esetében: 245 000 forint/km.

7.3. A településen lévő belterületi út hosszát az OSAP-jelentés „Helyi közutak és hidak adatai” alapján kell figyelembe venni.” A megyei jogú városokra vonatkozó fajlagos összeg 2021 és 2025 között 1%-kal emelkedett, ami az ebben az időszakban jelentkező összesen 40-50%-os inflációt figyelembe véve jelentősen csökkenő reálértéket jelent.

A törvény 3. melléklet (A helyi önkormányzatok kiegészítő támogatásai) alapján a helyi önkormányzatok felhalmozási célú kiegészítő támogatásai körében egy-egy önkormányzat jut kiegészítő forráshoz.

A törvény 1. mellékletében szereplő kiemelt előirányzatok között a Miniszterelnökség fejezetében szereplő:

- Aktív kikapcsolódást és egészségmegőrzést szolgáló feladatok, programok, beruházások soron 6695 millió Ft működési és 7241 millió Ft felhalmozási,
- Kerékpáros útvonalak fejlesztése, fenntartása, üzemeltetése soron 1205 millió Ft működési és 1600 millió Ft felhalmozási,
- a Magyar Falu Program soron 42 milliárd Ft felhalmozási kiadással tervez a költségvetés. A program többek között 5000 fő és ez alatti állandó lakosság számú települések önkormányzatai tulajdonában lévő utak, hidak, azok környezetében lévő nyílt és zárt vízelvezető rendszerek, járdák, gyalogátkelohelyek, valamint kerékpárforgalmi létesítmények esetén az önkormányzat és/vagy a Magyar Állam tulajdonában (a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vagyonkezelésében) lévő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztését támogatja.

A korábbi években kerékpáros fejlesztésekre évi 9-10 milliárd forint állt rendelkezésre a központi költségvetésben. Jelentősebb hálózati szerepű kerékpáros létesítmények fejlesztésére indokolt esetben időről időre lehetőség van állami forrást allokálni, ezért azok előkészítése és megalapozása jelentőséggel bír.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium fejezetében szerepelnek:

- Közlekedési ágazati programok;
- Vasúti fejlesztések;
- Országos közúthálózat felújítása (amely településen belüli átkelési szakaszokra is kiterjedhet) 20 milliárd Ft értékben;
- Települési és infrastrukturális fejlesztési feladatokon belül Ipari parki és térségi infrastruktúra fejlesztési feladatok 17,5 milliárd Ft értékben.

Itt jelennek meg a gyorsforgalmi úthálózathoz kapcsolódó rendelkezésre állási díjak és a közlekedési közszolgáltatások költségtérítései is.

A Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium fejezetében jelenik meg:

A Területfejlesztési Alap, melynek (az iparüzésiadó-bevétel növekményének elvonásából származó) 65 milliárd Ft-os összege (ebből 56,7 milliárd Ft felhalmozási kiadás) a Versenyképes Járások Programban válik megpályázhatóvá a 174 járás között elosztva. A 1446/2024. (XII. 30.) Korm. határozat szerint térségi alpinfrastruktúra és elérhetőség fejlesztése, térségi közszolgáltatások fejlesztése, térségi gazdaságfejlesztés, településüzemeltetés tárgyában igényelhető támogatás, ideális esetben térségi szemléletben.

Európai uniós források

A következő időszak nagy volumenű fejlesztései (továbbra is) elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.

Az Európai Unió 2021-2027-es költségvetése támogatja a Covid19-világjárvány utáni gazdasági talpra állást, valamint a zöld és a digitális átállást célzó beruházásokat. A 1824,3 milliárd eurós, 2021-2027-es költségvetés két részből áll:

- Az 1074,3 milliárd EUR összegű többéves pénzügyi keretből (MFF),
- és a 750 milliárd EUR összegű Next Generation EU helyreállítási alapból.

CEF

Az EU hosszú távú költségvetésének (MFF 2021-2027) részeként az Európai Bizottság javaslatot tett az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF) megújítására, amely finanszírozási program támogatja a transzeurópai hálózatokban a közlekedés, az energia és a digitális infrastruktúra fejlesztését. A CEF-beruházások TEN-T törzshálózati folyosók hiányzó összeköttetései kiépítését támogatják.

A 2021-2027 közötti időszakra a Bizottság 31,7 milliárd eurós teljes költségvetést javasolt az EU-n belüli régiókat összekötő infrastrukturális projektek (transzeurópai hálózatok) támogatására, különösen azokra, amelyek magas hozzáadott értékkel bírnak, és határokon átnyúló jellegű infrastrukturális elemek. A CEF teljes költségvetéséből a 21,4 milliárd eurós költségvetéssel rendelkező közlekedésfejlesztés területén a hangsúly a szén-dioxid-mentesítésre és a közlekedési ágazatok összekapcsoltságára, fenntarthatóvá, befogadóvá és biztonságossá tételére irányul.

Partnerségi Megállapodás és Operatív Programok 2021-2027

Az Európai Bizottság által 2022. december 22-én elfogadott Partnerségi Megállapodás rögzíti, hogy a 2021–2027-es időszakban felhasználható, hazai társfinanszírozással együtt több mint 9700 milliárd forint összegű kohéziós forrásokat milyen fejlesztésekre fordítja az ország.

Ebben a programozási időszakban 8 operatív program keretében kerül felhasználásra az Európai Unió által biztosított támogatás:

- Digitális Megújulás Operatív Program Plusz (DIMOP Plusz)
- Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program Plusz (EFOP Plusz)
- Magyar Halgazdálkodási Operatív Program Plusz (MAHOP Plusz)
- Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz (IKOP Plusz)
- Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program Plusz (GINOP Plusz)
- Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz)
- Végrehajtás Operatív Program Plusz (VOP Plusz)
- Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz (KEHOP Plusz)

A közlekedésfejlesztés finanszírozása elsősorban az IKOP Plusz és a TOP Plusz keretében valósul meg. „Az IKOP Plusz és a TOP Plusz között a közlekedési fejlesztések terén a fő lehatárolási elv az országos/nemzetközi vagy lokális jelentőség.”

„Az IKOP Plusz támogatja a gyorsforgalmi és 1-3 számjegyű közutakat érintő fejlesztéseket, az EuroVelo 6 és 14 kerékpáros útvonalak fejlesztését, a TEN-T, a városi és elővárosi kötőpályás fókuszú fejlesztéseket, környezetbarát járműbeszerzéseket, alternatív üzemanyag infrastruktúra, illetve a nemzeti közlekedési stratégiában legnagyobb hasznosságúnak ítélt menedzsment eszközök fejlesztését.”

Prioritási tengelyek:

1. Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése, köztük városi elektromos buszbeszerzések, nagyforgalmú elővárosi vasútvonalak fejlesztései.
2. TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése, benne a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó vasútvonalakét és kikötőké.
3. Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás részeként EuroVelo kerékpárutak fejlesztései, közlekedésbiztonsági és egyéb (pl. zajárnyékoló falak, e-töltők) beruházások.

Az IKOP Plusz tervezett projektjei közül Kecskemét Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása, a Lajosmizse-Kecskemét közötti vasútvonal fejlesztésének előkészítése, közvetetten a Kőbánya–Kispest–Lajosmizse vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének előkészítése, illetve Cegléd–Kiskunfélegyháza vasúti tervezési projekt–Pest és Bács-Kiskun vármegyei szakaszai érinti Kecskemétet.

A TOP Pluszban támogatásra kerülnek: a 4-5 számjegyű és helyi utakon történő beavatkozások, nem kötőpályás települési közlekedésfejlesztések, a települési és településeket összekötő (kivéve EuroVelo 6 és 14), illetve helyi érdekű kerékpárutak fejlesztései.

Prioritások:

1. Élhető vármegye
 - Élhető települések: a helyi közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások, a települési zöld és kék infrastruktúra, helyi közösségi és kulturális, sport és szabadidős terek és szolgáltatások, IKT és okos település-fejlesztések,
 - Belterületi utak fejlesztése,

- Fenntartható városfejlesztés kapcsolódó fejlesztései a vármegyei integrált területi programokban (ITP) kiválasztott városokban (Bács-Kiskun esetében Kecskemét és Baja)
2. Klímabarát vármegye
 3. Gondoskodó vármegye
 4. Budapest infrastrukturális fejlesztések
 5. Budapest humán fejlesztések
 6. Versenyképes vármegye
 - A helyi gazdasághoz kapcsolódó térségi és helyi közlekedési infrastruktúra (pl. alacsonyabb rendű utak),
 - Helyi és térségi turizmusfejlesztés (ezen belül pl. helyi aktív- és ökoturisztikai fejlesztések: vízitúrázás, természetjárás, kerékpározás),
 - (Országos jelentőségű) aktív- és ökoturisztikai beruházások támogatása,
 - Fenntartható városfejlesztés kapcsolódó fejlesztései.
 - A fentiekben belül vármegyénként átlagosan mintegy 300 millió forint áll rendelkezésre aktív turisztikai fejlesztésekre (táblázás és pihenőhelyek; szolgáltatásfejlesztés – kerékpárosbarát minősítéshez szükséges és azon túlmutató fejlesztések; erdei kerékpáros ösvények kialakítása).

A DIMOP Plusz lehetőséget biztosíthat a közlekedésszervezés digitális támogatására, míg a KEHOP Plusz IÁA prioritása három vármegyében innovatív zöld közlekedési pilot projekteket valósít meg.

A TOP Plusz keretében 2021-től több lépésben meghirdettek egyes releváns felhívásokat:

- TOP_Plusz-1.1.3-21 Helyi és térségi turizmusfejlesztés (Bács-Kiskun vármegyében 11 772 171 339 Ft - lezárva): turisztikai útvonalak fejlesztése, építése.
- TOP_Plusz-1.2.1-21 Élhető települések (összesen 283 Mrd Ft, Bács-Kiskun vármegyében 17 152 307 876 Ft - lezárva): többek között fenntartható közlekedésfejlesztés
- TOP_Plusz-1.2.3-21 Belterületi utak fejlesztése (összesen 98 Mrd Ft, Bács-Kiskun vármegyében 2 721 759 900 Ft)
- TOP_Plusz-1.3.1-21 Fenntartható városfejlesztési stratégiák támogatása (összesen 6 Mrd Ft, Bács-Kiskun vármegyében 80 MFt): Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS) és az FVS-ben kitűzött célok megvalósításához szükséges településfejlesztési stratégiai dokumentumok elkészítése
- TOP_Plusz-1.3.2-23 Fenntartható városfejlesztés (összesen 214 Mrd Ft; Kecskemét MJV számára allokált forrás 5 745 857 239 Ft): többek között Élhető települések tevékenységcsoport vonatkozásában fenntartható közlekedésfejlesztés; Belterületi utak fejlesztése tevékenységcsoport.
- TOP_Plusz 6.2.1-23 Fenntartható versenyképes városfejlesztés felhívásban Kecskemét MJV számára allokált forrás 4 965 024 000 Ft.

A TOP Plusz hazai társfinanszírozással együtt számított 1962,5 milliárd forintos keretösszegéhez képest 2025.09.30-ig 7246 pályázatra 2142 Mrd Ft támogatást igényeltek, melyből 4839 pályázatra 1296 Mrd Ft támogatást már meg is ítélték.

Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz programon belül rendelkezésére álló keretösszegéből (19,382 Mrd Ft) mintegy 4,1 milliárd Ft-ot kíván helyi közlekedési, ezen belül is leginkább közútfejlesztési feladatokra fordítani.

Helyreállítási Alap

A Next Generation EU (NGEU) egy, a költségvetési periódus első éveire (2021–2024 közötti időszakra) ütemezett Covid19 helyreállítási csomag, amely 390 milliárd EUR vissza nem térítendő támogatásból és 360 milliárd EUR

kölcsönből áll. A helyreállítási alap keretében az egyes tagállamoknak folyósított források nemzeti helyreállítási és rugalmassági terveken alapulnak, amelyek reformokat és állami beruházási projekteket tartalmaznak. Magyarország Helyreállítási és Ellenállóképeségi Terve a Fenntartható zöld közlekedés címszó alatt az alábbiakat tartalmazza:

- Budapesti agglomeráció kötőpályás fejlesztése: 56 km HÉV vasútvonal korszerűsítése, kapacitásfejlesztése
- Regionális közlekedési hálózatok fejlesztése: vasúthálózat fejlesztése, 300 db elektromos üzemű busz és kapcsolódó töltőállomások forgalomba helyezése
- Közlekedés digitalizációja: központi forgalomirányítás kiépítése TEN-T vasútvonalakon, egységes országos tarifa- és utastájékoztató rendszer.

Egyéb uniós források

Az Európai Területi Együttműködés (European Territorial Cooperation) 1990 óta a kohéziós politika részét képező eszköz, amelynek célja határokon átnyúló problémák megoldása és a különböző területekben rejlő lehetőségek együttes kiaknázása.

A 2021-2027-es programozási ciklus alatt megváltozott az európai területi együttműködési, úgynevezett „Interreg” programok korábbi felépítése, ami:

- a három hagyományos együttműködési terület – a határokon átnyúló együttműködés, a transznacionális együttműködés és a régiók közötti együttműködés – átalakítását,
- és két új komponens – legkülső régiók együttműködése és interregionális innovációs beruházások – létrehozását jelenti.

A transznacionális együttműködési programok lényege, hogy az egy területi egységként értelmezhető, több országra kiterjedő térségek intézményei közösen keressenek megoldásokat az őket érintő problémákra. Magyarország 2014-től az Interreg CENTRAL EUROPE, valamint a DUNA transznacionális együttműködési programban vesz részt.

Az interregionális programok az Európai Unió teljes területét lefedik, és elsősorban tapasztalatcserét szolgálnak. 2014 és 2020 közötti időszakban a következő négy interregionális program működött: INTERREG EUROPE, INTERREG CE, INTERACT III, ESPON 2020 és URBACT III.

Európai Városi Kezdeményezés (European Urban Initiative)

2021-2027-es programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alap keretéből 500 millió EUR-t elkülönítettek egy új eszköz, Európai Városi Kezdeményezés (European Urban Initiative) megvalósítására.

A kezdeményezés célja a fenntartható városfejlesztés integrált és részvételen alapuló megközelítéseinek erősítése, valamint erősebb kapcsolat biztosítása a vonatkozó uniós politikákkal, különösen a kohéziós politika beruházásaival.

A kezdeményezés az összes városi területre kiterjed, és támogatja az EU Urban Agendájának megvalósulását. Az EUI az alábbi három, a fenntartható városfejlesztést figyelembe vevő területből áll:

- Kapacitásépítés támogatása (kölségetés 20%-a),
- Innovatív akciók támogatása (kölségetés 60%-a),
- A tudás, a politikaalakítás és a kommunikáció támogatása (kölségetés 20%-a).

Az új kezdeményezés figyelembe veszi az URBACT program és az Urban Innovative Actions korábbi kereteit.

Magánforrások

Magánforrások bevonása is vizsgálendő, többek között az alábbi formákban:

- Hálózatfejlesztési célból elsősorban nagy léptékű ipari, logisztikai ill. egyéb telephelyfejlesztésekhez, vagy nagyobb lakóingatlan-fejlesztésekhez kapcsolódóan (pl. településrendezési szerződés keretében);
- Szemléletformálási, oktatási, képzési, ill. információs és marketing elemeknél szponzoráció formájában vagy reklámfelület értékesítése révén.

21. KÖZÚTI FORGALMI MODELLEZÉS

21.1. MIRE VALÓ A FORGALMI MODELL?

A forgalmi modell nagyon fontos, a világban széles körben, Magyarországon kevésbé használt közlekedéstervezési eszköz. A forgalmi modellezés adat- és időigényes megoldás, amely ráadásul nem is tud mindenre választ adni, csak azokra a körülményekre, forgalom lefolyási eseményekre (például forgalmi átrendeződés, a forgalom lefolyása, a forgalom változása), amelyekre a tervezők felkészítik, de a kapott eredmények pontossága kiemelkedően jó.

A forgalmi modell arra való, hogy közúti hálózati változtatások hatásait mutassa be látványosan, érthetően: elkerülők, új felüljárók, közúti keresztmetszeti bővítések, jelentős csomóponti átépítések esetén mutatja be, hogy hol csökkenne, hol növekedne a forgalom, azaz a forgalom egyébként nehezen azonosítható átrendeződéseinek bemutatására alkalmas eszköz.

A Kecskeméten 2012 óta tapasztalható villámgyors és széles körű közlekedési változások mellett, szerencsére 2025-re eljött az idő egy forgalmi modell elkészítésére. Ezzel végre mód nyílt például a Belvárosban tervezett változások forgalmi elemzésére, a körutak összekötésének hatásai feltárhatóvá váltak, vagy be lehetett mutatni a Nagykörút régóta szorgalmazott 2x1 sávós szakaszának tervezett bővítések utáni lehetséges hatásait.

A forgalmi modell körzetalapú, a modellezett utazások a forgalmi körzetek között bonyolódnak le a felépített közúti hálózaton. Létezik közösségi közlekedési és kerékpáros forgalmi modell is, ennek létrehozása azonban most nem volt feladat. A város változásai e zónákban foghatók meg: a lakosság számbeli, a szolgáltatási és a munkahelyszámbeli változások a körzetek vonzását és kibocsátását befolyásolhatják, átalakítják (például a több munkahely nagyobb vonzást jelent), az új utak és más fejlesztések pedig a körzetek közötti forgalom útvonalválasztását határozzák meg.

A körzetekből a más körzetekbe tartó forgalom a modellbeli közúti hálózaton a számára leggyorsabb útvonalat keresi, ezt a torlódások befolyásolják. A torlódások részletei azonban nem vizsgálhatók, a forgalmi modell nem mutat sorhosszokat, pontos késedelmeket és nem túlzottan érzékeny a kisléptékű beavatkozásokra sem, így például egy 10 másodperccel hosszabb zöldidő hatásait egy csomópontban nem érdemes a forgalmi modellben vizsgálni. Ezeket a tényezőket forgalmi szimulációk tudják kezelni.

A modellezés eredményei alapvetően térképeken mutathatók be, ezek közül a forgalmi különbségakra a legfontosabb kimenet, ahol a legjobban láthatók a forgalmi változások (növekedés vagy csökkenés), amiket egy-egy fejlesztés okoz.

A forgalmi modell felépítésének első lépése a hálózatépítés, ekkor épül be a modellbe a város közúthálózata a megfelelő paraméterekkel. A második lépés a forgalmi mátrixok elkészítése, itt a körzetek között lebonyolódó forgalmak mértékét határozzák meg a tervezők, jelen esetben személygépkocsikra, kistehergépkocsikra és tehergépkocsikra külön-külön a tervezett időtávokon. A harmadik, talán legfontosabb lépés az, amikor a felépített hálózatra rákerülnek a mátrixok, így megjelennek a forgalmak. E forgalmakat kalibrálni kell (számos kiválasztott keresztmetszeten valamilyen szintű egyezésre kényszeríti a modellt a mátrixokat a forgalmi mérésekkel), majd a létrejött új mátrixok jóságát más keresztmetszeten le kell ellenőrizni (validálás). E lépés eredménye egy jól egyező jelen állapotú forgalmi modell, ahol a forgalmak jól közelítik a mai valóságot. Egy jól működő modellbe lehet aztán előrebecsléseket (esetünkben 2030-ra és 2040-re), illetve különféle fejlesztéseket, lakónépesség vagy foglalkoztatás változást beépíteni.

Egy jó forgalmi modell nagy érték, felépítése költséges, ezért az elkészült forgalmi modellt egy Kecskemét méretű városban már illik karban tartani, időnként fejleszteni, így az egyes kisebb-nagyobb fejlesztések forgalmi hatásait az önkormányzat folyamatosan, akár napi szinten tesztelni tudja, ha erre a megfelelő szakember gárdát és kompetenciákat kiépíti, illetve a működtetés forrását biztosítja.

Bármely modell megalkotása esetén az elsődleges cél, hogy a modell szerepéből adódóan fontos, lényeges jellemzők a vizsgálat tárgyát képező hatásokra a valósághoz hasonló reakciót mutassák. Jelen esetben a modell *közlekedési*

szerepéből adódóan lényeges jellemzőnek tekintendők az egyes útszakaszokon kialakuló *forgalomnagyságok*, a hálózat egyes pontjai közt mérhető eljutási, utazási és az egyes utazások során tapasztalható várakozási – azaz veszteség – *idők*, a hálózat egészére vett *futásteljesítmények* stb.

A modellezett közúthálózatot és a paramétereit, a 2030-as és a 2040-es mátrixokat és az eredményül kapott, a tanulmányban nem szerepeltetett ráterhelési-, különbség- és szakaszvizsgálati ábrákat elektronikus mellékletként szállítottuk le a Megrendelő részére.

21.2. A KECSKEMÉTI MODELL JELLEMZŐI

A kecskeméti forgalmi modell egy reggeli (6:00-8:00 óra között) és egy délutáni (14:00-18:00 óra közötti) átlagos munkanapi csúcsidei modelltől áll. Területi szempontból a modell Kecskemétet és a vele napi kapcsolatban álló településeket tartalmazza részletesen, itt sűrűbb a körzethálózat.

A modellben három időtávot különböztettünk meg: a 2024-es jelen állapot mellett 2030-ra és 2040-re is történt forgalmi előrebecslés a város várható fejlődési pályáinak figyelembevételével. A jelen állapot azért 2024, mert a forgalomszámlálások 2024-ben történtek, illetve minden rendelkezésre álló adat 2024-es. A város tervezett fejlesztéseinek hatásait a 2030-as időtávon mutatjuk be, mivel a 2024-es forgalomszámlálások óta igen fontos hálózatfejlesztések történtek (M44 elkészülte, Hetényegyházai bekötő átadása).

A kecskeméti forgalmi modell a PTV Visum modellező szoftverben készült.

21.3. HÁLÓZATÉPÍTÉS

Utak

A közúti forgalmi modell úthálózati részének alapját az OpenStreetMap jelenleg elérhető legfrissebb, teljes Magyarországra vonatkozó térképi adatbázisának felhasználásával készítettük el. Ebből a részletes modellezési területre (Kecskemét és vonzáskörzete, lásd még később: *Körzetek*) eső hálózatrész került megtartásra és konvertálásra a modellező szoftver formátumába. Az így elkészült úthálózati modellt ellenőriztük és szükséges mértékben (pl. egyes útszakaszok sávszáma, hálózati besorolása stb.) javítottuk.

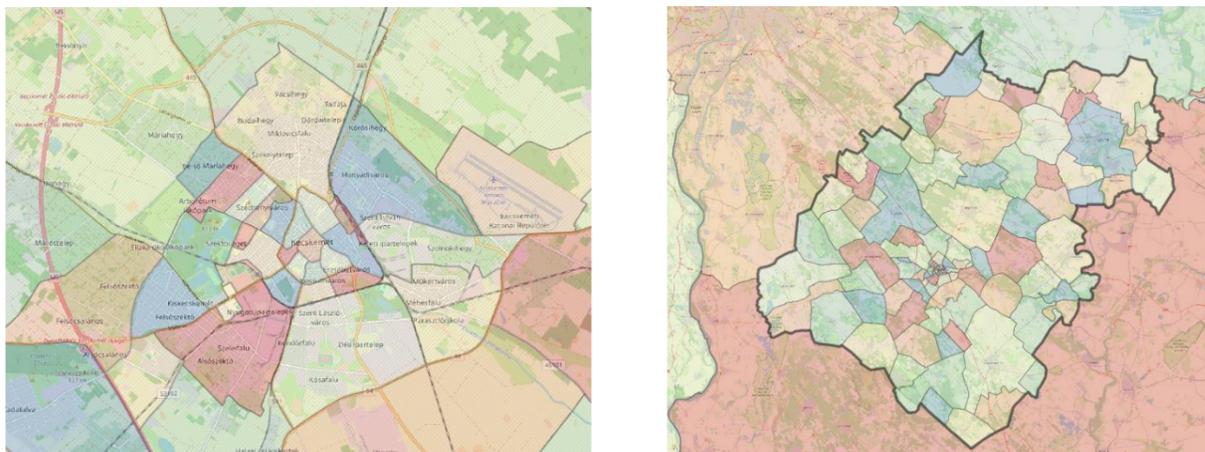
Csomópontok

Ahogy fentebb említésre került, a közúti csomópontok forgalomlefordulásának pontos leírása meghaladja az analitikus forgalmi modell „tudását”. Bizonyos mértékben figyelembe lehet venni a közúti csomópontok jellegét, azoknak a jármű áthaladásokra mért átlagos hatását a csomópontoknál megadható késleltetési időn keresztül. Ezeket az értékeket azonban a torzulások elkerülése érdekében csak teljeskörűen érdemes figyelembe venni. E paraméterezéstől annak adatigénye miatt a modell jelen állapotában eltekintettünk.

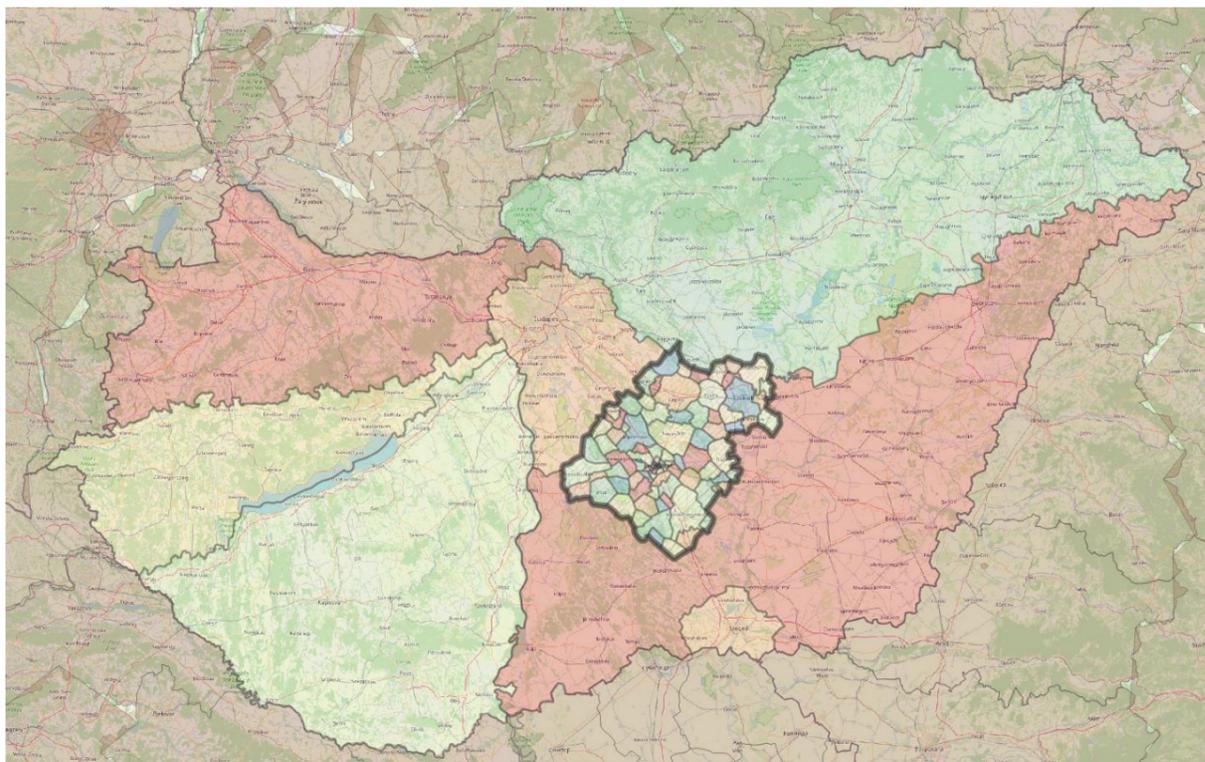
Körzetek

A forgalmi modell felépítésének kulcsfontosságú elemei a forgalmi igény úthálózatra lépésének és onnan való távozásának pontjai, melyeket területi egységbe foglalva forgalmi körzetként adunk meg. A teljes modellezési terület körzetekre való felosztása a forgalmi igényt leíró adatok összegyűjthetőségével (statisztikai adatok, elemzések rendelkezésre állásának részletessége) is szoros kapcsolatban áll. Ezért a fő körzetbeosztást a Kecskeméti Városfejlesztő Kft. által fejlesztett, teljes országra kiterjedő progresszíven növekvő méretű körzeteket tartalmazó felosztás szerint készítettük el. Ezt a beosztást a modell építése során szükség szerinti helyeken tovább finomítottuk.

78. ábra: Fő zóna beosztás Kecskemét és vonzáskörzete tekintetében



79. ábra: Fő zónabeosztás a teljes országra nézve



Paraméterek

A modell úthálózati részének felépítése során több paraméter megadása is szükséges a forgalom eloszlásának pontos meghatározása érdekében. Ilyenek például az úthálózati elemekhez köthető megengedett sebesség, sávszám, kapacitás, illetve a közúti csomópontokon várható átlagos idővesztés. A forgalmi torlódások hatására bekövetkező lassú haladás miatt várható többlet utazási idők meghatározása már a modellszámítások során adódó végeredmények közé tartozik, ami a köztes számítások alkalmával is figyelembevételre kerül.

21.4. MÁTRIXKÉSZÍTÉS

A forgalmi modell használatához különféle járműkategóriákra külön mátrixok kellenek. A kecskeméti modellben személygépkocsi, kistehergépkocsi és tehergépkocsi mátrixok készültek 2024-re, majd ez alapján előrebecslési számítások születtek 2030-ra és 2040-re. A tehergépkocsi mátrix tengelyszám (és így megengedett össztömeg) szerint három réteget tartalmaz. A kistehergépkocsi és a tehergépkocsi mátrixok a KTI 2016-os Országos Célforgalmi Felméréseinek (OCF) 2020-as mátrixai alapján készültek.

A várost kiszolgáló helyi, helyközi és céges autóbuszok nem szerepelnek önálló mátrixszal, ezek a város forgalomszámlálásai alapján alapterhelésként jelennek meg. Emellett a város mellett elhaladó távolsági személygépkocsi-forgalom is külső terhelés formájában épült be.

A tehergépkocsi mátrixok és a kistehergépkocsi-mátrixok a KTI által 2016-2017-ben elkészített Országos Célforgalmi Adatfelvételben elkészített mátrixok 2020-as előrebecslése alapján készültek, melyek a napi értékek csúcsórára konvertálásával jöttek létre.

E mátrixokat első lépésben a 2024-es évre hoztuk létre. A 2030-as és a 2040-es mátrixok készítését későbbi pontban tárgyaljuk. A modellre való ráterhelés során a teherforgalmi mátrixokat (D2, D3 és D4 díjfizetési kategória) az órás értékek alacsony volta és a kalibrálhatóság miatt összevontuk, ahogyan a hasonló forgalmi viselkedés miatt a személygépkocsi és a kistehergépkocsi mátrixokat is egyben terheljük rá (itt a kisteherforgalom órás értékei voltak nagyon alacsonyak).

A 2024-es személygépkocsi-mátrix készítése

A személygépkocsi mátrixok alapjául a Magyar Telekom Távközlési Nyilvánosan Működő Részvénytársaság (későbbiekben: Telekom) által szolgáltatott adatok szolgáltak.

A Telekom a lakosság használatában lévő mobiltelefonok, tabletek napi működése során képződő anonimizált, visszakereshetetlen adatokat adta át a modellben használt körzetek közötti utazások kapcsán. Az adatbázisba azok az utak kerültek bele, amelyek a kért forgalmi csúcsidőszakok (6-8 és 14-18) alatt indultak el vagy fejeződtek be Kecskemét területén. Az aktív időszakok előtt és után van egy türelmi időszak, amit a kiindulás és a cél meghatározásához használtak fel. A Telekom adatszolgáltatás alapján elhanyagolható a „dualsim”-es készülékek száma és országosan 39%-os a telekomos készülékek aránya. A megkapott adat tíz 2024-es tavaszi munkanap összege volt. Az adatfelvételi technológia okozta hibák (jellemzően a sűrűbben lakott körzetekből a szomszédos, ritkábban lakott körzetekbe átszóródó adatok problematikája) javítása után létrejött egy olyan alapmátrix, ami a kialakított körzetek között Kecskeméten és környékén minden telekomos mobiltelefon utazását tartalmazta.

Ezen mátrixból a személygépkocsi mátrixok létrehozásához le kellett vonni a következő részmatrrixokat:

- a tehergépkocsi mátrixokat és a kistehergépkocsi-mátrixot (amelyek az OCF alapján jöttek létre)
- a vasúti utazásokat
- a helyi és helyközi autóbuzsós mátrixokat
- a kerékpárral és gyalog megtett utazásokat

Az egyes részmatrrixok a következő módokon jöttek létre:

- A tehergépkocsi mátrixok és a kistehergépkocsi-mátrixok az OCF alapján jöttek létre.
- A vasúti utazásokat a MÁV 2022-es utasforgalmi adatai alapján számítottuk (mert ez volt az utolsó év, amikor a MÁV-nak még adatai voltak az utazásokra).

- a helyi és a helyközi autóbuszos mátrixokat a 2022-es népszámlálás ingázási adatai alapján számított közlekedési módmegoszlás alapján becsültük
- a kerékpárral és a gyalog megtett utazásokat szintén a 2022-es népszámlálás ingázási adatai alapján számított közlekedési módmegoszlás alapján becsültük a Belvárosban és a környékén jóval magasabb arányt figyelembevéve.

A telekomos alapmátrixból a fenti mátrixok kivonása után jött létre a személygépkocsik mátrixa.

21.5. A JELEN ÁLLAPOT LÉTREHOZÁSA

Ráterhelés

A felépített úthálózati modell és az elkészült forgalmi igény mátrixok ráterhelésével született előzetes eredmények a belvároshoz közeli mérési pontok esetén viszonylag jó egyezést mutattak, mintegy 30-50%-os hibahatárral. A külsőségi részek felé haladva ez a hibahatár többszörösére nőtt. Ezek az értékek azonban csak egy előzetes kép kialakítására szolgálnak, a további lépések során pontosításra kerültek.

Kalibrálás, validálás

A fentebb ismertetett 2024-es célforgalmi mátrixok pontosítása, korrekciója a szintén 2024-ben végzett kamerás forgalomfelvételek alapján készült forgalomszámlálási adatokkal történt meg. E két adathalmazból meghatároztunk a délelőtti és a délutáni csúcsforgalmú időszakban is egy-egy átlagos óraforgalmat. Ezek a modellező szoftver mátrix korrekciós eljárásának célszámaiként kerültek felhasználásra. A korrekció során tömbösítve határoztuk meg az elfogadható hibahatárokat, majd azokat minden mérési keresztmetszetben egyedileg finomítottuk, figyelembe véve a mérés során adódó hibákat. A mátrix korrekciós folyamat része a validálás, amikor a kalibráláshoz fel nem használt forgalomszámlálási adatok alapján az eredeti számlálások egy részéhez való közelséget vizsgálja a Visum beépített fuzzy algoritmusával.

A 2024-es forgalmi modell megfelelése

A mátrixkorrekciós eljárás során a személygépkocsi forgalom tekintetében 10%-os hibahatárt, a teherforgalom esetében pedig átlagosan 20%-os hibahatárt sikerült elérnünk. A teherforgalmi réteg esetén néhány keresztmetszetben az egyezőségi megkötés feloldása vált szükségessé, a mérési adatok inkonzisztenciája miatt (például a csomópontba érkező és távozó közepes teherjármű forgalom közt nagyságrendi különbség volt). E szükséges javítások száma – teherforgalmi rétegenként 2-3 helyszínen – elenyésző volt a mérési adatok számához képest (45 helyszínen).

21.6. A 2030-AS ÉS A 2040-ES MÁTRIXOK KÉSZÍTÉSE

A 2030-as mátrixok készítése

A 2030-as mátrixokat a 2024-es kalibrált mátrixok alapján hoztuk létre. A legfontosabb változásokat a Kecskeméti Városfejlesztő által átadott várható munkahelyszám- és lakásszámnövekedés jelentette, amelyek az egyes forgalmi körzetekben növekvő vonzást (új munkahelyek) vagy növekvő kibocsátást (új lakások) okoznak. Ezek a mátrixban az egyes cellákban szereplő számok megnövekedését hozták magukkal. A többletvonzásokat a 2024-es mátrixban szereplő kibocsátó körzetekhez rendeltük a 2024-es kibocsátások arányában, ahogyan a többlet kibocsátásokat is a 2024-es

célok között osztottuk szét a 2024-es arányok alapján. A növekmények a reggeli csúcsórai forgalomban az egyik, a délutáni csúcsidőszakban pedig a másik irányban értelmezettek.

Új lakások száma miatti forgalomnövekmény (jármű/óra, honnan elemek):

- Katonatelepe: 150
- Homokbánya: 450
- Kadafalva: 150
- Hetényegyháza: 150
- Vacsiköz: 100

Új munkahelyek száma miatti forgalomnövekmény (jármű/óra, hová elemek):

- Belváros: 1500
- Homokbánya: 1000
- Kecskemét Déli Gazdaságfejlesztési terület: 1200
- Szent László város: 400
- Neumann János Egyetem: 1000
- Szent István város: 150
- Vasúti pályaudvar: 700
- Északi iparterület: 450
- Heliport iparterület: 250
- Keleti iparterület: 150

Az ipari munkahelyeknél a gépjárművek fele a kecskeméti körzetekből (a 2024-es arányok szerint), míg a másik fele a Kecskeméten kívüli forgalmi körzetekből érkezik (szintén a 2024-es arányok szerint).

Teherforgalmi növekmények az iparfejlesztés miatt (jármű/óra, honnan és hová elemek):

- Északi iparterület: 50 jármű/óra

Fontos változás 2030-ra és a mátrixokat általánosan érinti a forgalom természetes növekménye. Ez az egyre több személygépkocsi, az általános motorizálódás leírását szolgálja, egyben az autózás folyamatos térnyerését ábrázolja (2024-2030 között):

- személygépkocsik és kistehergépkocsik természetes növekménye: 5,5%
- D2 és D3 tehergépkocsi kategóriák: 1% (ezek kiszorulók, megszűnő járműkategóriák)
- D4 tehergépkocsi kategória: 7% (az iparfejlesztés hatásai)

A 2040-es mátrixok készítése

A 2040-es mátrixokat a 2030-as mátrixok futtatásai és az ezzel kapcsolatos kisebb módosítások után a 2030-as mátrixok alapján hoztuk létre. A legfontosabb változásokat továbbra is a Kecskeméti Városfejlesztő által átadott várható munkahelyszám- és lakásszámnövekedés jelentette, emellett a 21 kijelölt városi fejlesztési körzet forgalmi viszonyai változhatnak meg. Egészében a 2024-2030 közötti időszakra előrevetített folyamatok folytatódására, de jelentős lassulására számítunk részben az ipari és lakásfejlesztések ütemének normalizálása, lassulása miatt.

Az egyes forgalmi körzetekben a fejlesztések növekvő vonzást (új munkahelyek) vagy növekvő kibocsájtást (új lakások) okoznak. Ezek a mátrixban az egyes cellákban szereplő számok megnövekedését hozták magukkal. A többletvonzásokat a 2030-as mátrixban szereplő kibocsájtó körzetekhez rendeltük a 2030-as kibocsájtások arányában, ahogyan a többlet kibocsájtásokat is a 2030-as célok között osztottuk szét a 2030-as arányok alapján. A növekmények a reggeli csúcsórai forgalomban az egyik, a délutáni csúcsidőszakban pedig a másik irányban értelmezettek.

Új lakások száma miatti forgalomnövekmény (jármű/óra, honnan elemek):

- Homokbánya: 400
- Kadafalva: 100
- Hetényegyháza: 100

Új munkahelyek száma miatti forgalomnövekmény (jármű/óra, hová elemek):

- Belváros: 1200
- Repülőtér: 200
- Homokbánya: 600
- Déli Gazdaságfejlesztési terület: 1200
- Szent László város: 400
- Neumann János Egyetem: 500
- Szent István város: 150
- Északi iparterület: 200
- Heliport iparterület: 100
- Keleti iparterület: 100

Az ipari munkahelyeknél a járművek fele a kecskeméti körzetekből érkezik (a 2030-as arányok szerint), fele pedig a Kecskeméten kívüli forgalmi körzetekből érkezik (szintén a 2030-as arányok szerint).

Teherforgalmi növekmények az iparfejlesztés miatt (jármű/óra, honnan és hová elemek):

- Repülőtér: 100
- Déli Gazdaságfejlesztési terület: 200
- Szent László város: 100

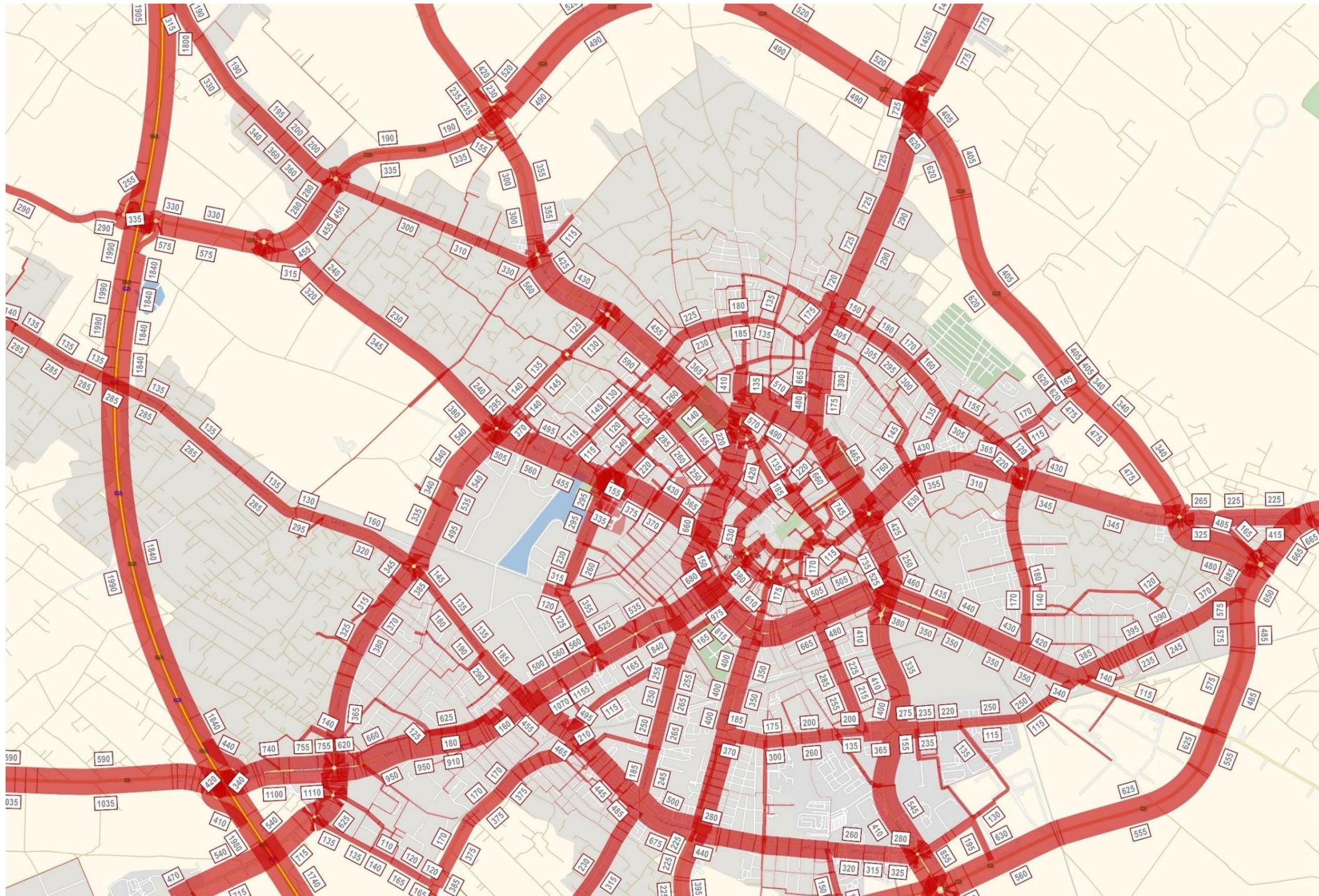
2040-re is érinti a mátrixokat a forgalom természetes növekménye. Ez az egyre több személygépkocsi, az általános motorizálódás leírását szolgálja, egyben az autózás folyamatos térnyerését ábrázolja (2030-2040 között):

- személygépkocsik és kistehergépkocsik természetes növekménye: 8%
- D2 és D3 tehergépkocsi kategóriák: 2%
- D4 tehergépkocsi kategória: 12% (az iparfejlesztés hatásai)

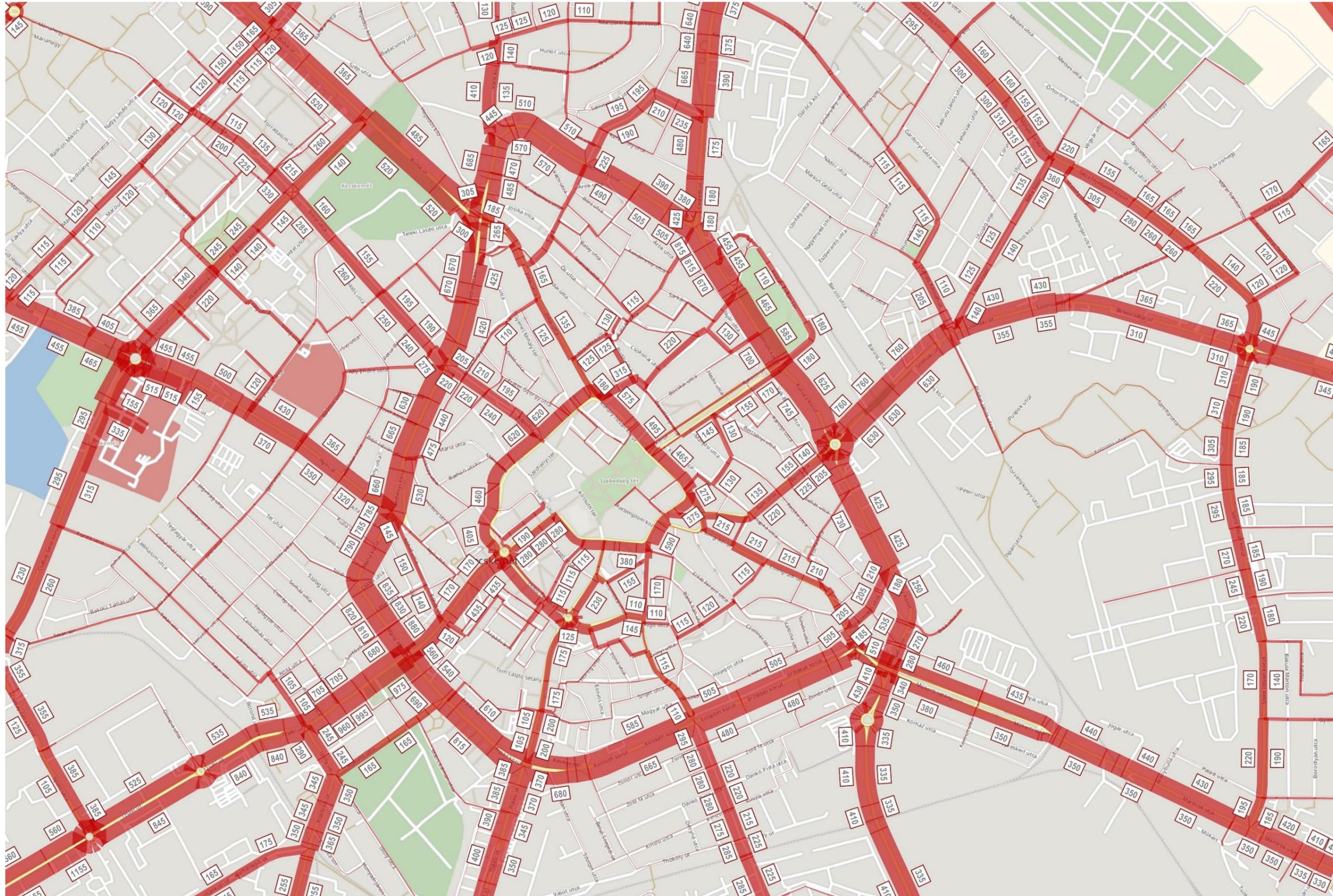
21.7. RÁTERHELÉSI ÁBRÁK

A forgalmi modellezés alapvető eredménye a ráterhelési ábra, ami megmutatja a hálózaton megjelenő forgalmakat. A következő oldalakon bemutatjuk a 2024-es kalibrált ráterhelést, a 2030-ra és 2040-re előrebecsült ráterhelést a reggeli és a délutáni csúcscokra, külön a teljes városra és a Belvárosra.

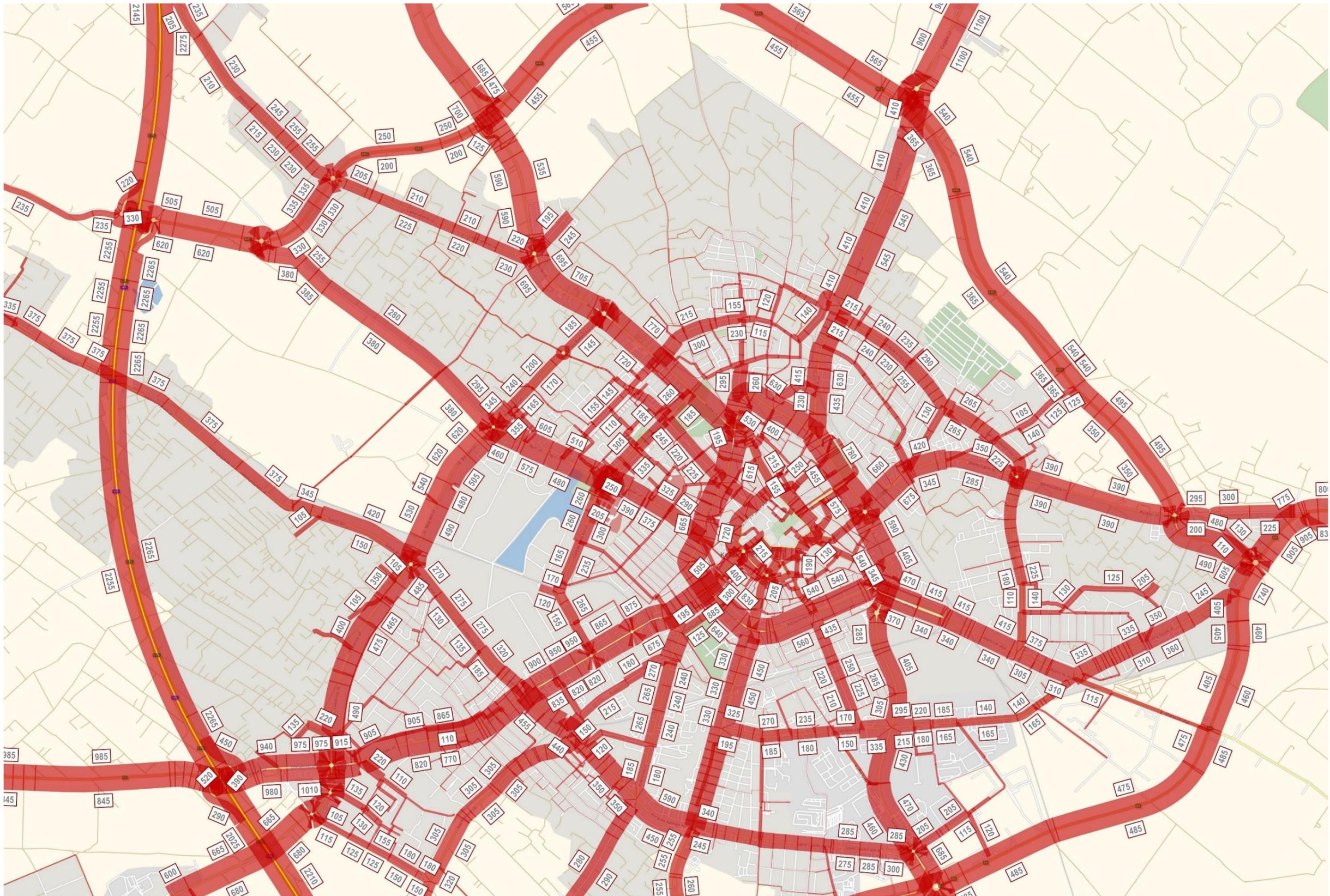
80. ábra: 2024 évi kalibrált reggeli csúcscórai forgalmi ráterhelés



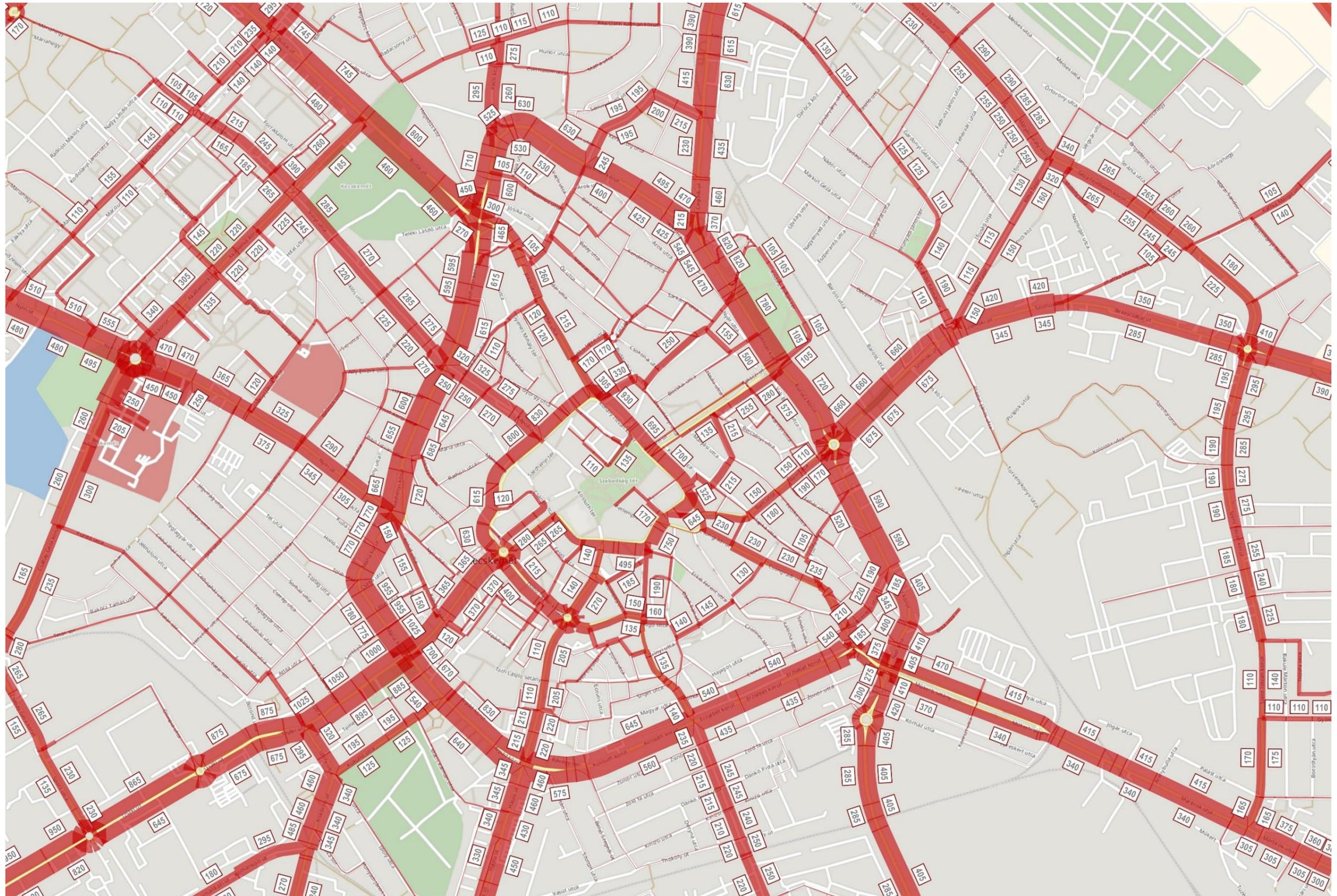
81. ábra: 2024 évi kalibrált reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra



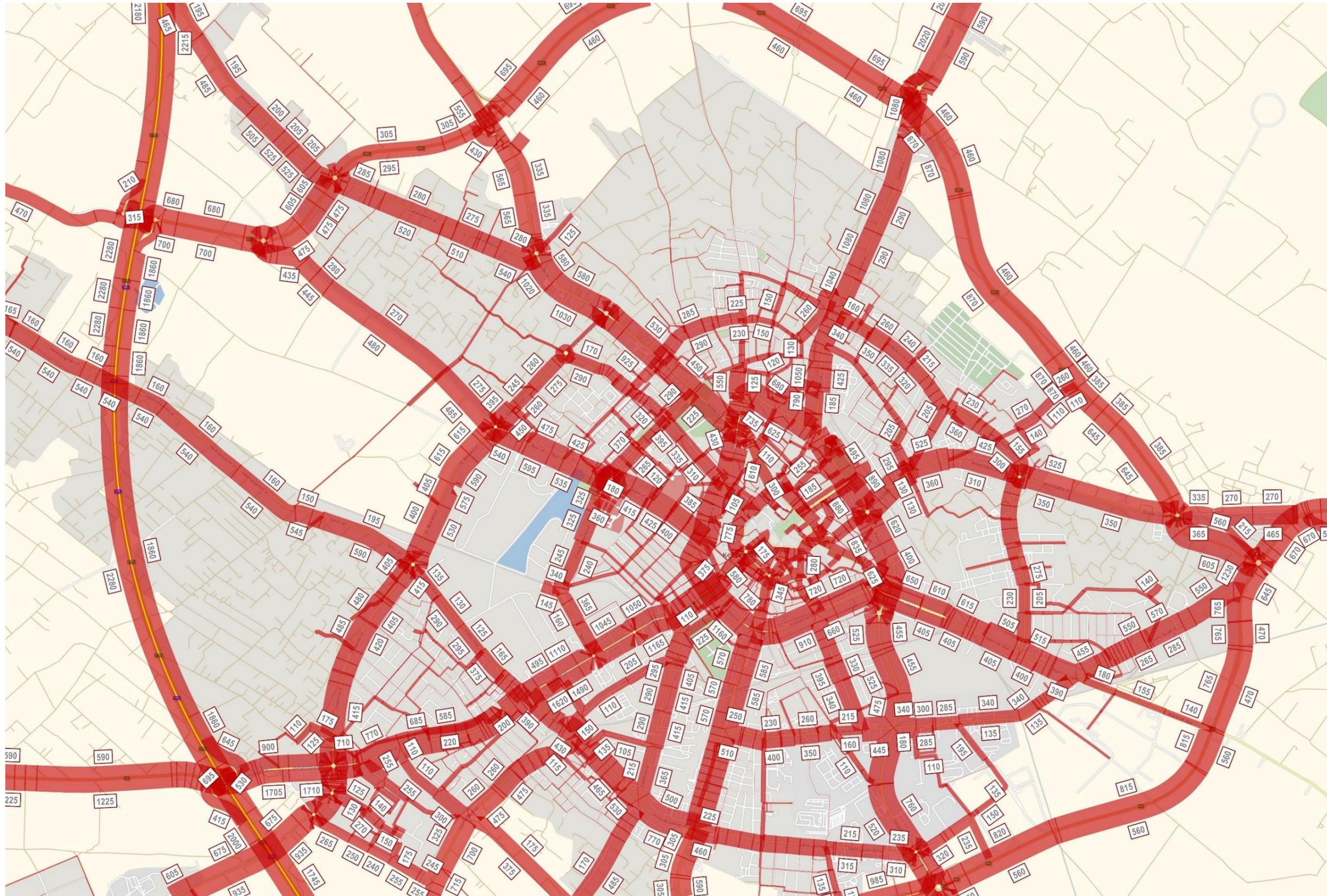
82. ábra: 2024 évi kalibrált délutáni csúcscsúróai forgalmi ráterhelés



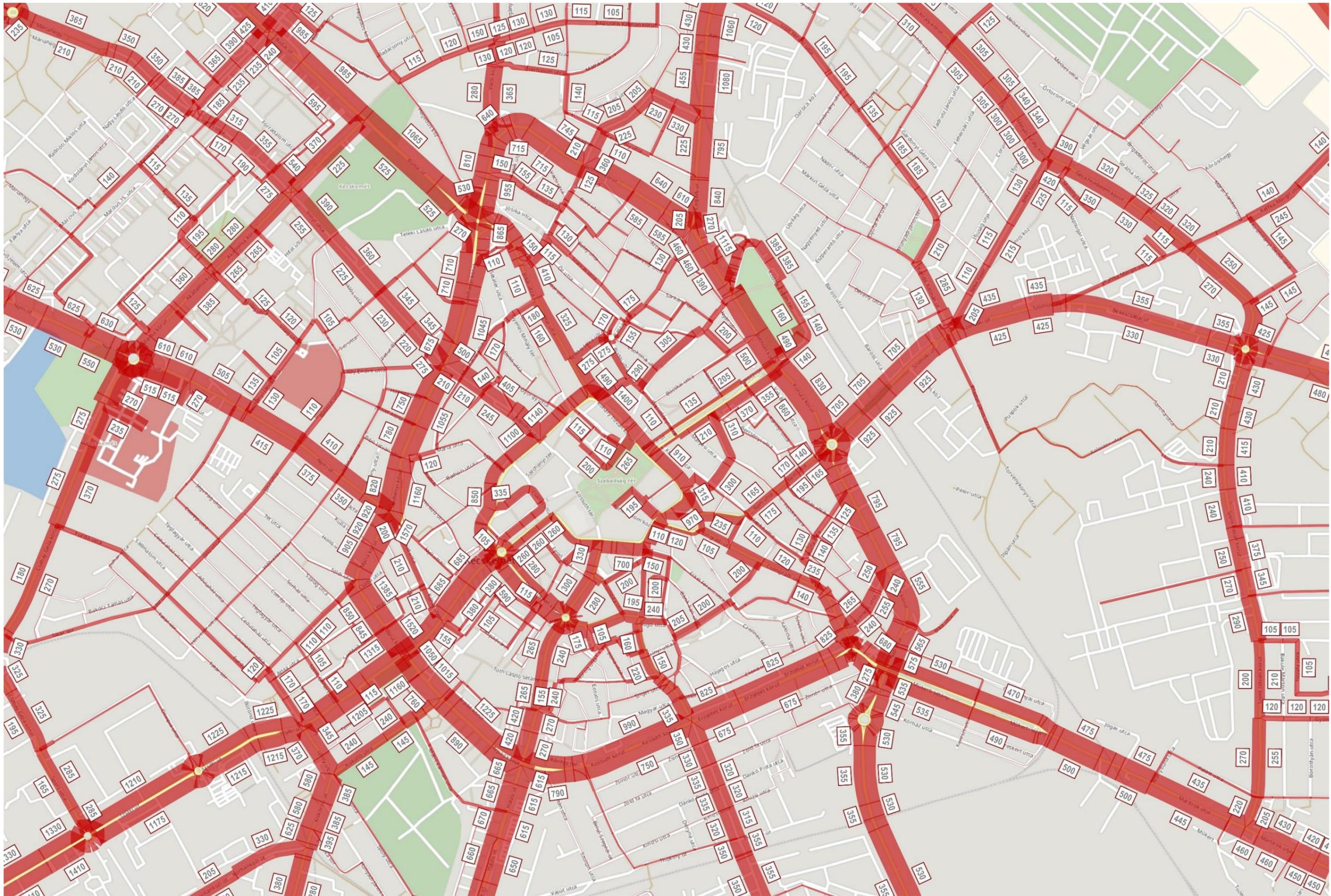
83. ábra: 2024 évi kalibrált délutáni csúcSORAI forgalmi ráterhelés a Belvárosra



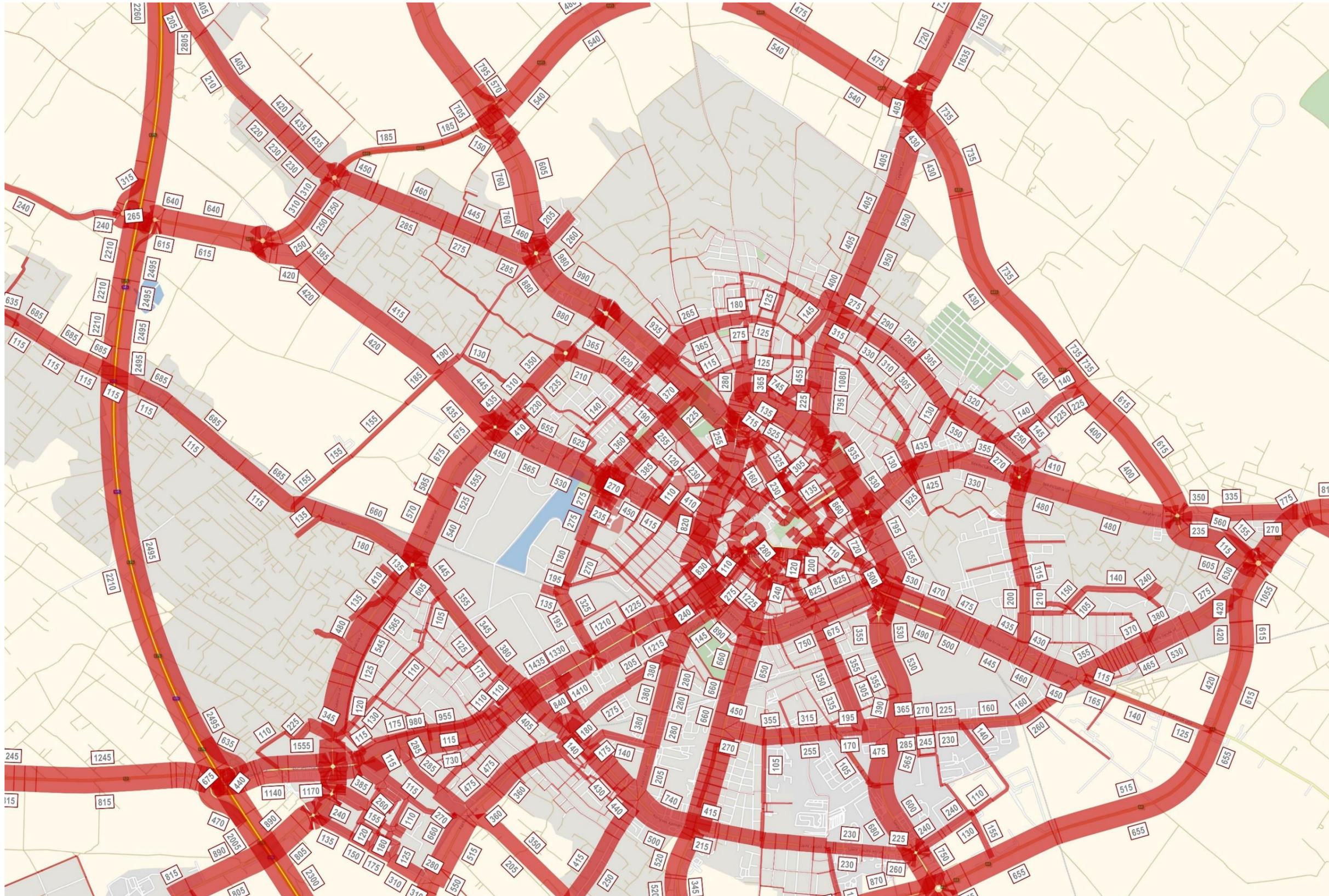
84. ábra: 2030 évi reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés



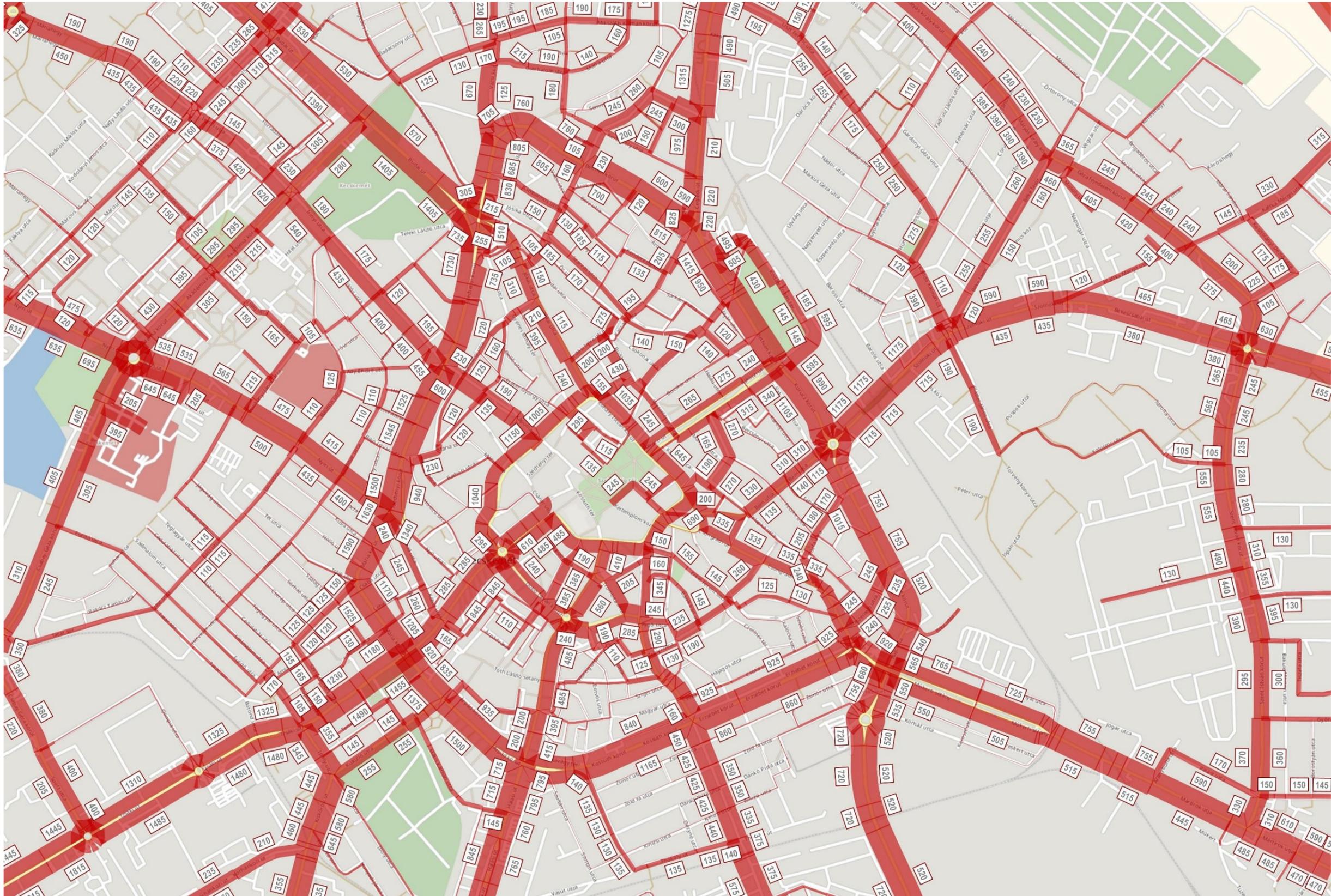
85. ábra: 2030 évi reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra



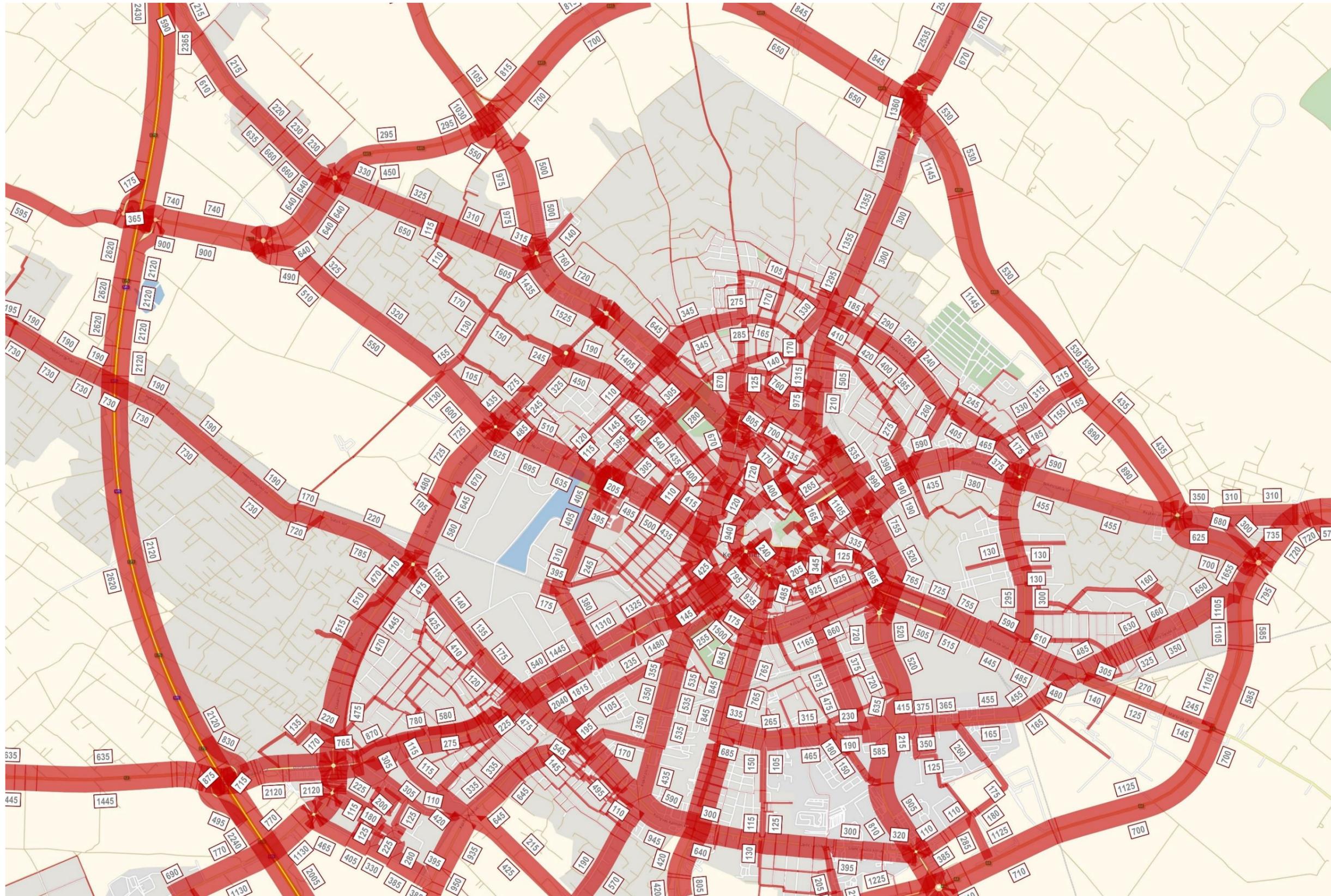
86. ábra: 2030 évi délutáni csúcscsúrszori forgalmi ráterhelés



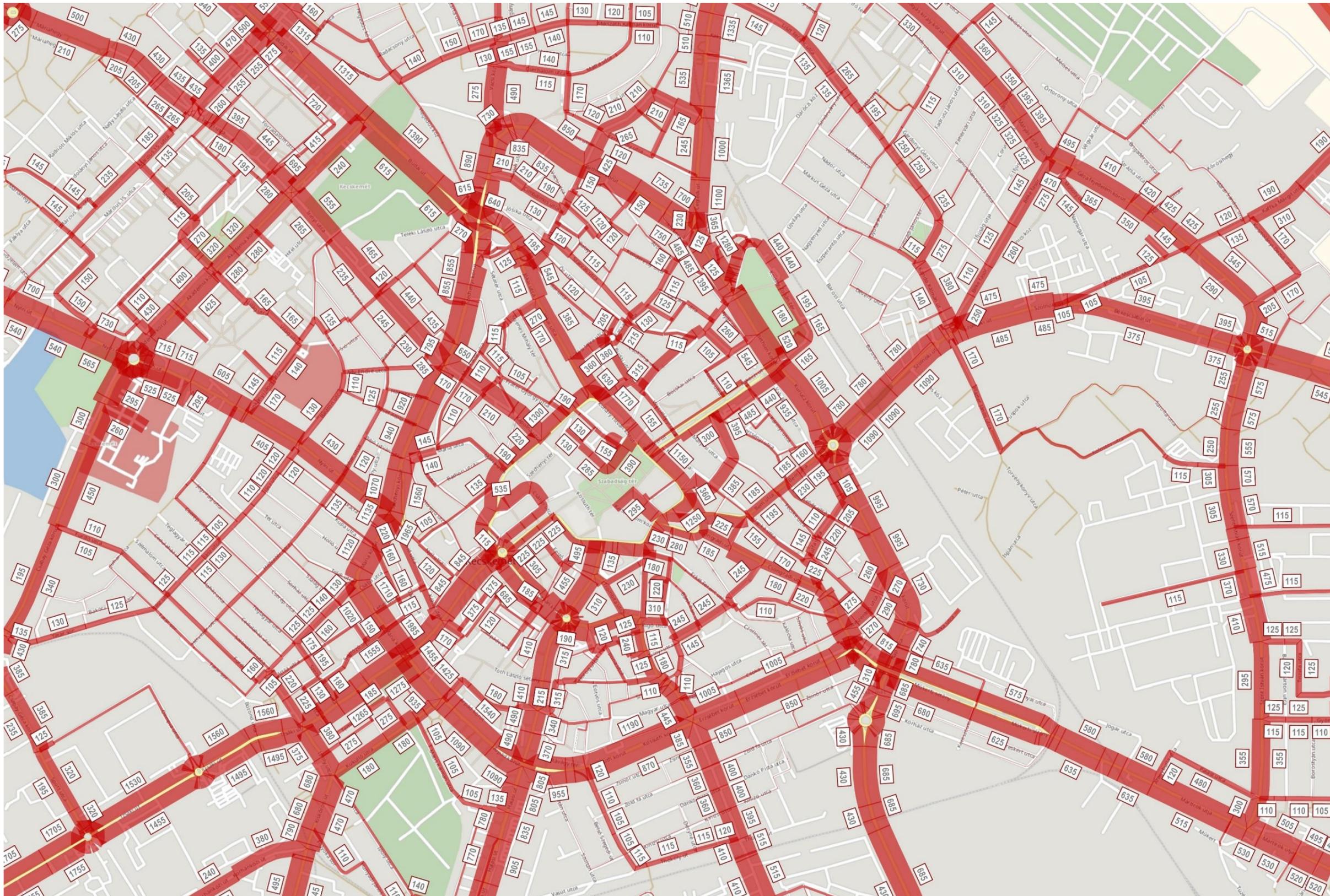
87. ábra: 2030 évi délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra



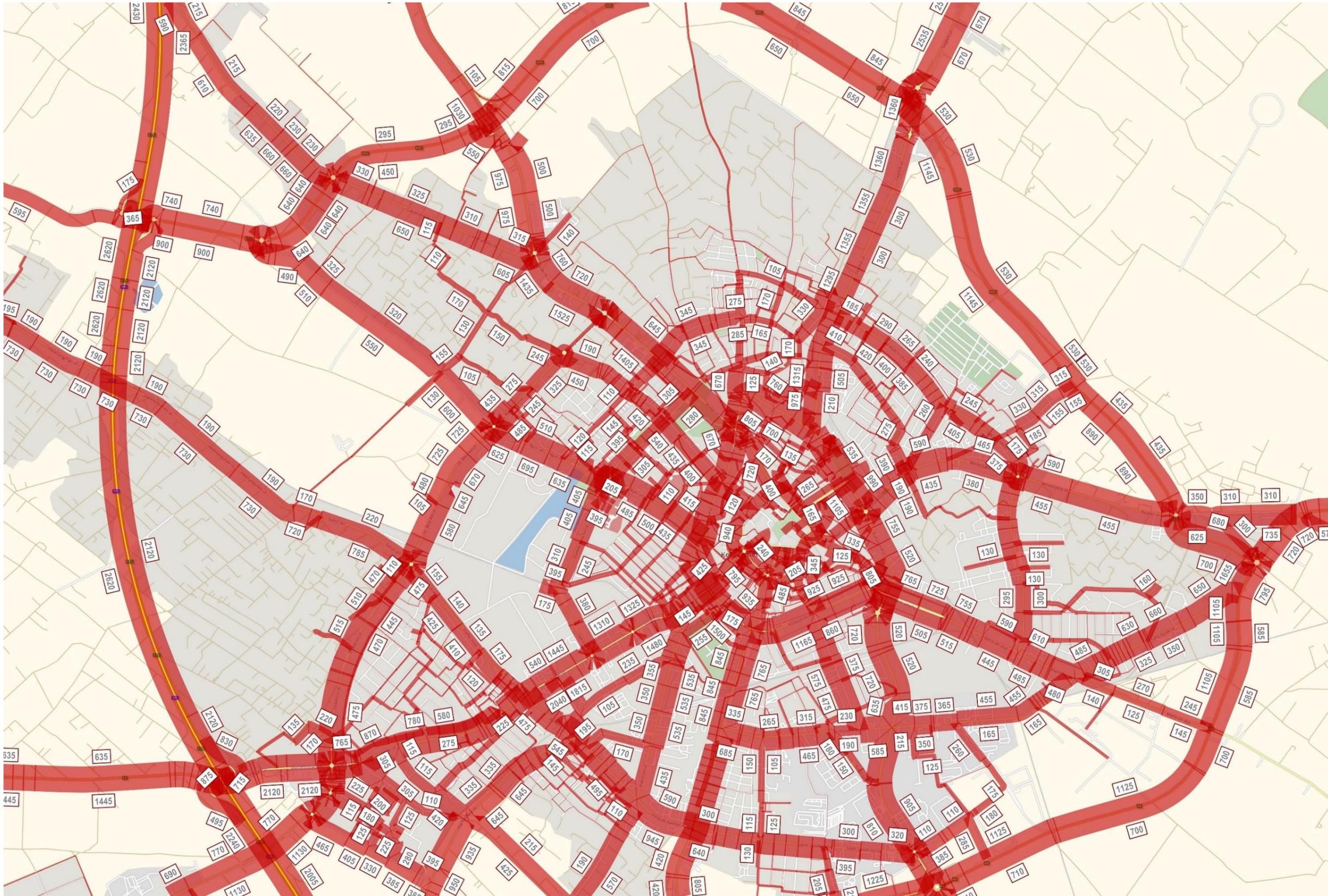
88. ábra: 2040 reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés



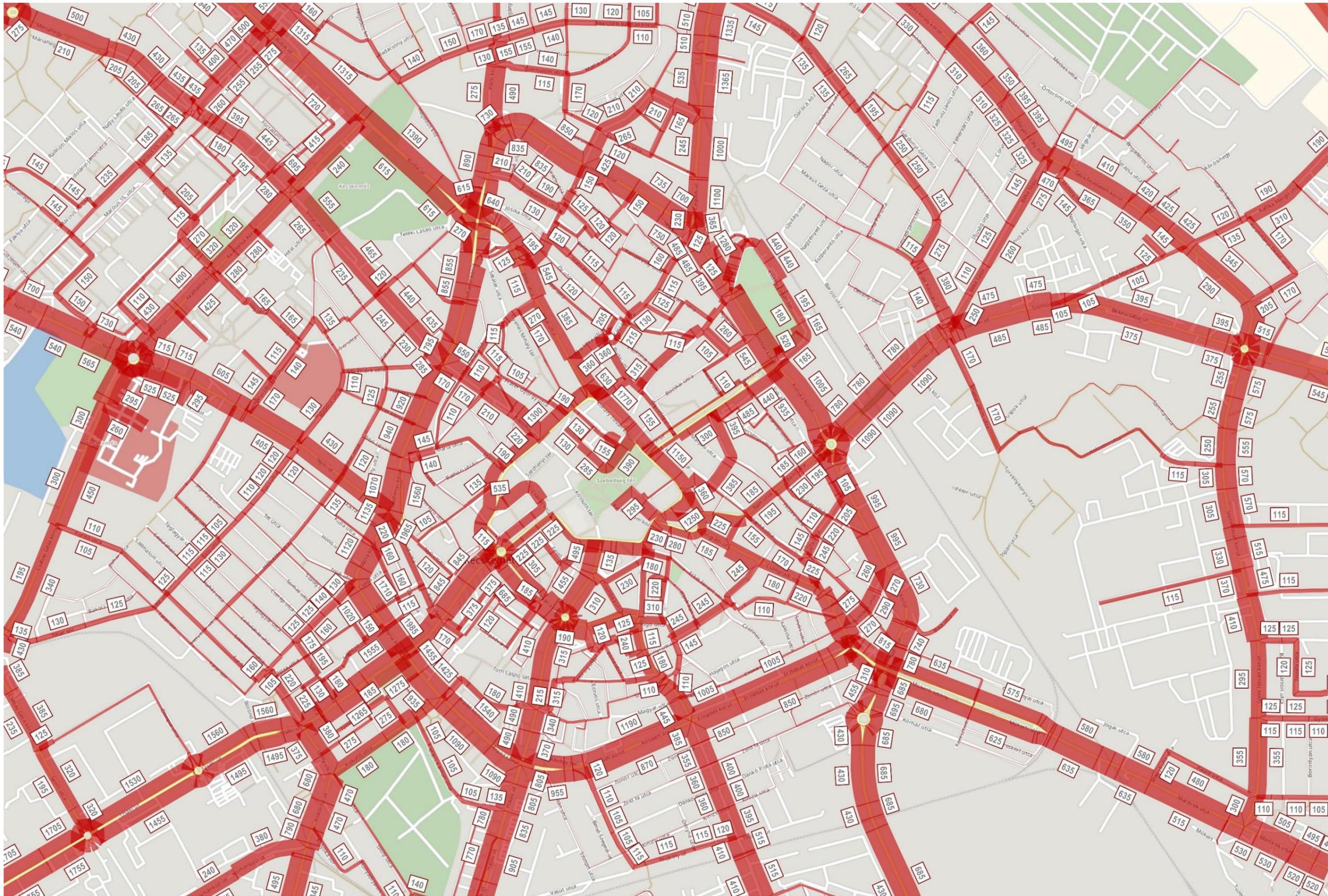
89. ábra: 2040 évi reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra



90. ábra: 2040 évi délutáni csúcspórái forgalmi ráterhelés



91. ábra: 2040 évi délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra

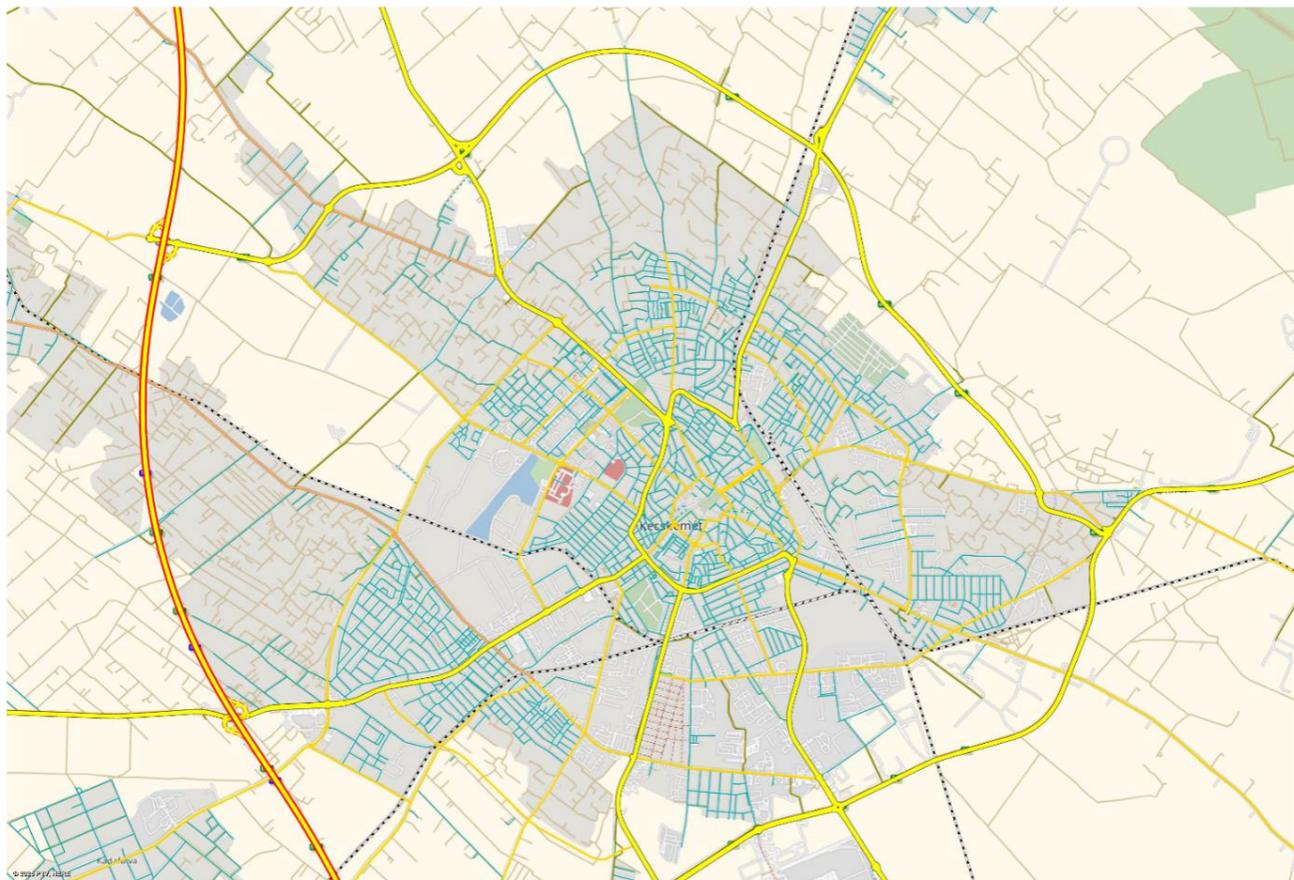


21.8. VIZSGÁLT KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK

Az adatfelvételek óta megtörtént fejlesztések (2030-as alaphálózat részei, külön vizsgálatuk nem indokolt)

- M44 gyorsforgalmi út közvetlen összeköttetésének kiépítése az 5. sz. főútig
- A 441. sz. főút 2x2 sávra bővítése az M44 és a 445. sz. út között új turbó körforgalommal
- A 44. sz. főút felújítása a 4622. j. út és a reptéri körforgalom között és a 4622. j. út felújítása
- Nyíri út kiépítése az Arborétum körforgalom és a 445. sz. út között

92. ábra: a 2030-as modellezett úthálózat (az M44 a kivágaton kívül szerepel)



Aktuálisan zajló fejlesztések (2030-as alaphálózat részei, külön vizsgálatuk nem indokolt)

- M44 gyorsforgalmi út kiépítése az M5-ös autópályáig (épül) és annak folytatása M8-as autópályaként Sárbogárdig (2029-es átadással vettük figyelembe)
- A 44. sz. főút 2x2 sávra bővítése az 5. sz. főút és a 445. sz. főút között
- 5. sz. főút 2x2 sávra való kiépítése a 44. sz. főúttól a Mercedes új gyárának körforgalmáig
- Alsószéktői átkötő út megépítése az Izsáki úttól (52. sz főút) a Halasi útig (541. sz. főút)
- Homokbánya déli feltáró út (Gábor Dénes utca) III. szakaszának megépítése, a 152-es vasútvonalon történő, a helyi közösségi közlekedés számára biztonságos átvezetése és kikötése az 53102. j. útba
- Daimler út déli irányba való 2 sávú kiépítése

A 2030-as hálózaton vizsgálandó lehetséges fejlesztések, pilotok

- A Nagykörúton belül egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás (lásd a belvárosi fejezetben)
- Kiskörúton az egyik mai forgalmi sáv buszsávvá válik, a keresztirányú gyalogos- és kerékpáros forgalmak jelzőlámpás szabályozást kapnak, a jelzőlámparendszer pedig a buszok haladását segíti (lásd az autóbuszos fejezetben)
- Izsáki út 2x2 sávú szakaszán buszsáv kialakítása befelé irányban (lásd az autóbuszos fejezetben)
- a Nagykörúton belüli területre érkező járművek számának 2000-rel való csökkentése (parkolási intézkedések hatásainak vizsgálata) (lásd a belvárosi fejezetben)

A 2030-as hálózaton vizsgálandó, 2040-ig lehetséges fejlesztések

- Bethlen körút 2x2 sávú, a jelzőlámpák a Nagykörúton a körúti forgalmak előnyére hangoltak (lásd a közúti fejezetben)
- Mátyás király körút - Nagy Lajos király körút összekötése külön szintű vasúti átvezetéssel a 140-es vasúton (lásd a közúti fejezetben)
- Károly Róbert körút összekötése Nagy Lajos király körúttal (lásd a közúti fejezetben)
- Csabay Géza körút-Mindszenti körút összekötése (lásd a közúti fejezetben)
- Petőfi és Batthyány utcák 2x2 sávú szakaszon befelé buszsáv létesítése (lásd a belvárosi fejezetben)
- Kápolna utca kerékpáros-buszos utcává alakítása (modellezés szempontjából például 10 km/ó sebesség) (lásd a belvárosi fejezetben)

A 2030-as hálózaton vizsgálandó, 2040-ig sem reális fejlesztések

- Kiskörút hurkos szerkezetűvé válik (lásd a belvárosi fejezetben)
- Hipotetikus új út külön szintű vasúti keresztezéssel az 54. sz. főút Búzakalász úti körforgalmától a Nagykörút Mezei úti csomópontjáig, ipartelepeken át vezető útvonallal (lásd a közúti fejezetben)
- Nyugati Kertekalja körút kiépítése: folyamatos, 30 km/ó sebességre kiépített út a Széles köz vonalán az 5. sz. főút körforgalmától a Faragó utcáig (lásd a közúti fejezetben)

Belvárosi fejlesztési ív: a Belvárost érintő tervek együttes vizsgálata

- Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás és a kiskörúti buszsáv együttes megvalósítása,
- Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv és a Kápolna utcai kerékpáros utca együttes megvalósítása,
- Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv, a Kápolna utcai kerékpáros utca és az igazságosabb parkolási rendszer együttes megvalósítása.

22. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TENNIVALÓK

A fejezetben bemutatott javaslatok a készülő településrendezési terv kapcsán elkészített közlekedési munkarész részben újragondolt állításain alapulnak. A tervezők felhívják a figyelmet arra, hogy az alábbiakban megfogalmazott több közlekedés szakági javaslat is részletes közlekedési vizsgálatokon alapuló tervezést igényel, s csak annak ismeretében tudja a szabályozási terv is feldolgozni a megvalósítani tervezett beavatkozást.

Településrendezési javaslatok a gyalogoshálózat kapcsán

- A megtervezendő nagyvonalú gyalogos alaphálózat elemeinek meg kell jelennie a városi tervekben és szabályozásokban.
- A belvárosi gyalogoszóna kiterjesztésének igényét érdemes az elfogadott Közlekedési Konceptió mentén felülvizsgálni és megjeleníteni a városi stratégiai és szakági dokumentumokban, illetve rendezési tervekben és szabályozásokban.
- A kerékpáros és a gyalogos infrastruktúra határozott elválasztása és ennek térigénye tervezendő a városi rendezési tervekben és szabályozásokban.

Településrendezési javaslatok a kerékpárhálózat kapcsán

- A városi kerékpárforgalmi hálózati terv frissítése után a városi rendezési tervek és szabályozások felülvizsgálандók, így:
 - egyes szomszédos települések felé menő és városi tervezett kerékpárutak nyomvonalainak felülvizsgálata után, azok:
 - szabadidős célú hálózat helybiztosítása,
 - a belvárosi gyalogos-kerékpáros zóna továbbfejlesztési, kiterjesztési helyigényének biztosítása,
 - az újonnan beépülő, korábban tanyás területek kerékpáros bekötésének helybiztosítása,
 - a vasútállomásokon és megállóhelyeken a kerékpáros ráhordás és az ehhez szükséges B+R létesítmények helybiztosítása.
- Nagyvonalú kerékpáros infrastruktúra (ideértve a fásítást, a csomópontokat, a rollerek igényeit) térigénye tervezendő a városi rendezési tervekben és szabályozásokban.
- A minőségi kerékpáros környezet megteremthetősége érdekében, a fásítás keresztiszelvényi tervezése szükséges, ahol lehetséges.

Településrendezési javaslatok a vasúthálózat kapcsán

- A nagysebességű vasútvonal státuszának tisztázása, ha szükséges a területvédelem határozottabb fenntartása vagy felszámolása.
- A fő- és mellékvonali fejlesztések, különösen a vasúti megállóhelyek és kapcsolódó módváltási zónák területbiztosítása szükséges tekintettel a helyi közlekedési kapcsolódások és módváltási létesítmények kiépítésének helyigényére.
- Az IMCS és kapcsolatainak területigényének biztosítása.

- Kecskemét alsó pályaudvar annak távlati szerepéhez (például ingázási átszálló pont, árurakodó központ) szükséges területet fenn kell tartani.
- A tervezett külön szintű csomópontok és a járulékos létesítmények helyigényét fenn kell tartani.

Településrendezési javaslatok a közúthálózat kapcsán

- Proaktív helyi közúthálózat-tervezés településrendezési követelményeinek biztosítása (buszmegálló helyei, jelenleg és távlatban buszjárta útvonalak védelme, decentrumok és kapcsolódó létesítményeinek helybiztosítása, üzemi busztárolás helyszíneinek jelzése).
- Autóbuszfordulók, végállomások helyigényének biztosítása.
- A Kiskörút és a Belváros újratervezése kapcsán a településrendezési elemek és szabályozásuk felülvizsgálata.
- Tényleges funkció nélküli kijelölt gyűjtőutak törlése.
- Gyűjtőutak mentén kerékpárforgalmi és gyalogos közlekedési létesítmények helyigényének biztosítása.
- Kiskörösi út gyűjtőútként való fenntartása.
- Javasolt a forgalomcsillapított gyűjtőút kategória bevezetése és alkalmazása.

Településrendezési javaslatok a mezőgazdasági utak kapcsán

- A korábbi tanyás és kertes részek gyors beépülése során a használt mezőgazdasági utakat meg kell védeni.
- A városi kerékpárforgalmi hálózati terv jövőbeni felülvizsgálata alapján kijelölhető egy városkörnyéki szabadidős kerékpáros hálózat a mezőgazdasági célú utak felhasználásával, ennek helybiztosítása szükséges.
- Külterületen mezőgazdasági célú hálózat kijelölése, azok elépülésének biztosítása a tengelytől mért 8-8 m távolságban.

23. MELLÉKLET: AZ ONLINE KÉRDŐÍV KÉRDÉSEI

DEMOGRÁFIA

1. Kérem, adja meg nemét

Férfi

Nő

Nem válaszolok

2. Melyik korcsoportba tartozik az alábbiak közül:

<18

18-29

30-39

40-49

50-64

65+

3. Mi a legmagasabb iskolai végzettsége?

8 általános vagy kevesebb

Szakk munkásképző, szakiskola (érettségít nem adó)

Szakközépiskolai, gimnáziumi érettségi

Felsőfokú szakképzettség

Főiskola, egyetem (BA, MSc, PhD)

4. Hol lakik Kecskeméten? (Kérjük tegyen egy „X”-et ahhoz a városrészhez, ahol lakik! A lakóhelye pontos meghatározásához szükség esetén használja a mellékelt várostérképet)

Nem Kecskeméten lakom

5. Milyen munkarendben dolgozik Ön?

Tanuló vagyok

Nem dolgozok

Napi 8 órás munkarend

Részmunkaidős (például 4 vagy 6 órás) foglalkoztatás

Váltott műszakos munkarend

8 órás munkarend, heti egy home office

8 órás munkarend heti egynél több home office

Teljes egészében otthonról dolgozom

KÖZLEKEDÉSI HOZZÁFÉRÉS

6. Van-e a háztartásban olyan személy, akinek van... (több válasz is lehetséges)

KEKÓ havi/30 napos bérlete

KEKÓ tanuló havi/30 napos/90 napos bérlete

KEKÓ nyugdíjas havi/30 napos/90 napos bérlete

Felnőtt vármegye bérlete

Diák vármegye bérlete

Jogosítványa

Kecskeméti lakossági parkolási engedélye

Kecskeméti nyugdíjas parkolási engedélye

Bölcsődés, óvodás, valamint első és második osztályos gyermek szülőjének/gondviselőjének/gyámjának parkolási engedélye

Települési nemzetiségi önkormányzat parkolási engedélye

Háziorvos és házi gyermekorvos parkolási engedélye

Gazdasági társaságok parkolási engedélye

Költségvetési szerv parkolási engedélye

Munkaadó által biztosított parkolási jogosultság

7. Kérem jelezze, hogy a felsorolt közlekedési eszközök közül melyekkel rendelkezik a háztartása, és hogy az adott eszközből hány darab található a háztartásukban! (Több válasz is lehetséges)

Kerékpár ... db

Elektromos kerékpár ... db

Roller ... db

Elektromos roller ... db

Egyéb elektromos közlekedési eszköz (hoverboard, elektromos egykerekű, 3 kerekű scooter) ... db

Motor, robogó ... db
 Hagyományos robbanómotoros személygépkocsi ... db
 Könnyű hibrid személygépkocsi ... db
 Külső töltésű hibrid személygépkocsi ... db
 Tisztán elektromos személygépkocsi ...db
 Áruszállító furgon ... db
 Egyéb jármű, éspedig: ...
 Nem rendelkezem semmilyen közlekedési eszközzel

KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

8. Ha (az előző kérdés alapján) van autója, hol tartja a hétköznapokban az otthona közelében?

Saját udvaron, saját garázsban
 Nem díjfizetős közterületen
 Díjfizetős közterületen lakossági engedéllyel
 Sorgarázsban, teremgarázsban
 Egyéb, éspedig:

9. Gondoljon egy tipikus munkanapjára! Munkanapi tevékenységei (munka, tanulás, gyerekek szállítása stb.) során milyen gyakran közlekedik az alábbi módokon a városon belül? (Kérem minden sort töltsön ki, a megfelelő helyre tegyen „X”-et!)

	Napi rendszerességgel	Hetente többször	Hetente 1-2 alkalommal	Havonta néhány alkalommal	Ritkábban	Soha
Gyalogosan						
Kerékpár, elektromos kerékpár						
Roller, elektromos roller, egyéb elektromos közlekedési eszköz						
Saját gépkocsival sofőrként						
Saját gépkocsival utasként						
Más gépkocsijával utasként						
Helyi autóbuszsal						
Távolsági autóbuszsal a városon belül						
Vonattal						

10. Ha autóval (is) jár dolgozni, hol tartja munkanapokon napközben az autóját? (ha az előző válasz szerint autóval is jár)

A munkahely parkolójában
 Nem díjfizetős közterületen
 Díjfizetős közterületen, saját költségen
 Díjfizetős közterületen, munkaadói támogatással
 Díjfizetős közterületen speciális engedéllyel (Bölcsődés, óvodás, valamint első és második osztályos gyermek szülőjének/gondviselőjének/gyámjának parkolási engedélye, települési nemzeti önkormányzat parkolási engedélye, házi orvos és házi gyermekorvos parkolási engedélye, gazdasági társaságok parkolási engedélye, költségvetési szerv parkolási engedélye)
 Vasútállomáson vagy autóbuszállomás melletti parkolóban
 Egyéb, éspedig: ...

11. Ha vannak iskoláskorú gyermekei, ők mivel járnak iskolába?

Nincsenek iskoláskorú gyermekeim
 Gyalog, rollerrel
 Kerékpárral
 Elektromos rollerrel
 Helyi busszal
 Helyközi busszal
 Vonattal
 Autóval (visszük őket)
 Egyéb, éspedig: ...

12. Kérem jelezze, hogy az adott állítással mennyire ért egyet egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy teljesen egyetért és az 1-es jelenti azt, hogy egyáltalán nem ért egyet. Természetesen a köztes értékeket is használhatja. Tehát mennyire ért ön egyet azzal, hogy...

A város gyalogosan jól közlekedhető, a sétányok rendszere kiépült
 Kiváló a helyi autóbuszközlekedés
 A Széchenyi téri autóbuszállomás jól működik, jó helyen van
 Sok helyen nem lehet szabályosan átmenni a forgalmas utakon, mert kevés a gyalogátkelőhely (zebra)
 A városi kerékpárhálózat kiterjedt és megfelelő minőség, a kerékpáros átvezetések a közutakon jól kiépítettek és biztonságosak

A városban a hivatalok, boltok, intézmények, munkahelyek, iskolák közelében, kellő számú és jó minőségű kerékpártámasz található

Jó lenne, ha lennének autóbusszávok, ahol az autóbuszok haladni tudnának

Az emberek a városban szívesen használják a parkolóházakat, felszín alatti parkolókat

A városnak szüksége lenne a tervezett intermodális csomópont megépítésére és a vasúti pályaudvar megújítására

Szükség lenne minőségi átszállási pontokra a Kecskemét környéki vasútállomásokon

Túl sok a torlódás, lassan lehet átjutni a városon autóval

A városban kialakított körforgalmak hatékonyabban működnek, mint a jelzőlámpás csomópontok

A vasút és a közút szintbeli kereszteződései megfogják a forgalmat

Túl gyorsan mennek az autók a városi utakon

Rossz minőségűek az utak

Sokan szabálytalanul, rossz helyen állnak meg az autóikkal

Belvárosi vásárláskor, ügyintézéskor nem lehet parkolóhelyet találni

13. Kecskemét városszerkezetében és közlekedésében számos jól működő részlet van. Kérem válassza ki az Ön számára három legfontosabb városi értéket:

Belvárosi gyalogos és kerékpáros zóna

A város fejlődő kerékpáros hálózata, a kerékpározás lehetőségeinek bővülése

A KEKÓ által működtetett helyi autóbussz közlekedés

A várost elkerülő utak folyamatos fejlesztése

A pezsgő, szolgáltatásokban gazdag, jól megközelíthető belváros

Az újonnan kialakított városi körforgalmak

A Nyíri út és a Sutus sor közötti zöld, természetközeli rekreációs terület

A formálódó új városi alközpontok a Rudolf-laktanya és a Homokbánya területén

Az Izsáki út felújított 2x2 sávú szakasza, amely jelentős közúti kapacitással rendelkezik

Az északi elkerülő út az új Hetényegyházi bekötéssel

A Károly Róbert körút kiépülése, kapacitív jellege

Egyik sem fontos számomra

14. Néhány városi jövőképet fogalmaznák meg. Kérem válassza ki az Ön számára legszimpatikusabb három jövőképet:

Ki kell elégíteni a városban lakók autózással kapcsolatos igényeit: be kell fejezni a körutakat, többsávú utakat kell építeni és több parkolóhely kell, akkor is, ha az a zöldfelületek, vagy más területhasználati módok (pl. játszótérek, lakóövezetek, intézmények, parkok, erdők) kárára történne.

Az autózás túl hangsúlyos Kecskeméten, a fejlesztési forrásokat inkább az élhetőségre kellene koncentrálni: javítani kell a közösségi közlekedés (helyi és helyközi autóbussz, vasút) színvonalát, sétányok és kerékpárhálózati fejlesztések kellene.

A közútfejlesztések helyett komplex városfejlesztést kell megvalósítani, ahol a lakhatás, a zöldfelületek, és a különböző szolgáltatások térben közel helyezkednek el (kompakt város), ezzel csökkenthető a társadalmi mobilizációs igény.

A városban jelentősen csökkenjen a személyautók használata.

A városban jelentősen csökkenjen a forgalom sebessége, és ezzel párhuzamosan erősödjön a közlekedésbiztonság (a halálos, illetve súlyos közúti balesetek számának csökkenése).

A belvárosból ki kell szorítani az átmenőforgalmat. Ennek érdekében a Kiskörúton épüljön ki egy autóbussz sáv és a sebességhatár a Nagykörúton belül legyen egységesen 30 km/óra.

A városi és városkörnyéki vasutat (a pályát, a járműveket, az állomásokat, a kapcsolódó parkolási infrastruktúrát) gyorsan és jelentősen fejleszteni kell.

A belvárosban a felszíni parkolóhelyeket az ott élők első autóinak és az ügyintézésre érkezőknek, illetve vásárlóknak kell fenntartani.

15. Inkább támogatná vagy ellenezné az alábbi lehetséges intézkedéseket? (Erősen támogatnám; Inkább támogatnám; Inkább ellenezném; Erősen ellenezném)

Hiányzó városi úthálózati elemek kiépítése (pl. Nagy Lajos kir. körút összekötése a Károly Róbert körúttal, Nagy Lajos kir. körút összekötése a Mátyás kir. körúttal, Csabay Géza körút összekötése a Mindszenti körúttal, Szegedi út összekötése a Külső Szegedi úttal).

A meglévő települési úthálózati elemek további forgalmi sávokkal történő bővítése, a személyautós közúti forgalom feltételeinek további javítása, akár a környezetszennyezés fokozódása és a zöldfelületek csökkenése mellett is.

A belvárosi gyalogszóna és zöldfelületi térfűzér kiterjesztése a Kiskörúton kívülre.

A belvárosban és a lakóutcákon egységesen 30 km/órás sebességkorlátozás, forgalomcsillapítás (kivéve a lakópihenő övezeteket) és ennek szigorú betartatása.

Az óvodák, iskolák környékének tudatos, a gyerekek igényeire figyelő forgalomcsillapítása

A parkolási díjrendszer átalakítása, igazságosabbá és hatékonyabbá tétele a belvárosban: a munkavállalók személygépkocsi tárolása helyett az ügyfelek és az ott lakók első autói számára több szabad parkolóhely biztosítása.

A parkolási díjrendszer kiterjesztése a központi belterület teljes területére, kedvezmény csak egy regisztrált autó után járna a közterületen, a második autók parkoltatása díjmentesen csak magánterületeken, telken belül történhetne.

A járműmegosztási módok városi feltételeinek fejlesztése, új közbringa, közroller és car-sharing rendszerek szolgáltatásainak bevezetése.

Az elektromobilitás feltételeinek települési szintű javítása (pl. töltőhálózatok, parkolási kedvezmények fenntartása).

Járdák, gyalogátkelők biztonságosabbá tétele.

Új autómentes zónák kialakítása, a közterek zöldítése, akár a közterületi parkolók helyén is.

Intelligens forgalom- és parkolá irányítási rendszerek bevezetése, mobilapplikációs támogatással.

A helyi autóbuszok előnyben részesítése a jelzőlámpás csomópontokban.

A közösségi közlekedés megerősítése, fejlesztése, az autóbusszávok létrehozása a többsávos utakon, közlekedési módváltási zónák kialakítása a város határában, a vasúti hálózat jobb kihasználása a települési közlekedési rendszerben.

Szabadidős kerékpárutak kiépítése természetközeli helyeken.

16. Egyéb észrevétel, megjegyzés, ami kimaradt a kérdőívből, de fontosnak tartja a kecskeméti közlekedés szempontjából: (szöveges)

24.A FORGALMI MODELLEZÉS EREDMÉNYÁBRÁI (ELEKTRONIKUS MELLÉKLET)

Különbségábrák

Fejlesztések:

diff.2030.NULL_DE-P1_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1P2_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1P2_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1P2P4R6_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1P2P4R6_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1P2R6_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1P2R6_DE.város.jpg

Projektek:

diff.2030.NULL_DE-I1_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I1_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I2_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I2_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I3_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I3_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I4_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-I4_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P1_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P2_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P2_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P3_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P3_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P4_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-P4_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R1_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R1_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R2_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R2_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R2R3_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R2R3_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R3_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R3_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R4_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R4_DE.város.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R5_DE.belváros.jpg
 diff.2030.NULL_DE-R5_DE.város.jpg

Ráterhelési ábrák

Fejlesztések:

2030.P1_DE.belváros.jpg
 2030.P1_DE.város.jpg
 2030.P1P2_DE.belváros.jpg
 2030.P1P2_DE.város.jpg
 2030.P1P2P4R6_DE.belváros.jpg
 2030.P1P2P4R6_DE.város.jpg
 2030.P1P2R6_DE.belváros.jpg
 2030.P1P2R6_DE.város.jpg

Nullállapot:

2024.NULL_DE.belváros.jpg
 2024.NULL_DE.város.jpg
 2024.NULL_DU.belváros.jpg
 2024.NULL_DU.város.jpg
 2030.NULL_DE.belváros.jpg
 2030.NULL_DE.város.jpg
 2030.NULL_DU.belváros.jpg
 2030.NULL_DU.város.jpg
 2040.NULL_DE.belváros.jpg
 2040.NULL_DE.város.jpg
 2040.NULL_DU.belváros.jpg
 2040.NULL_DU.város.jpg

Projektek:

2030.I1_DE.belváros.jpg
 2030.I1_DE.város.jpg
 2030.I2_DE.belváros.jpg
 2030.I2_DE.város.jpg
 2030.I3_DE.belváros.jpg
 2030.I3_DE.város.jpg
 2030.I4_DE.belváros.jpg
 2030.I4_DE.város.jpg
 2030.P1_DE.belváros.jpg
 2030.P1_DE.város.jpg
 2030.P2_DE.belváros.jpg
 2030.P2_DE.város.jpg
 2030.P3_DE.belváros.jpg
 2030.P3_DE.város.jpg
 2030.P4_DE.belváros.jpg
 2030.P4_DE.város.jpg
 2030.R1_DE.belváros.jpg
 2030.R1_DE.város.jpg
 2030.R2_DE.belváros.jpg
 2030.R2_DE.város.jpg
 2030.R2R3_DE.belváros.jpg
 2030.R2R3_DE.város.jpg
 2030.R3_DE.belváros.jpg
 2030.R3_DE.város.jpg
 2030.R4_DE.belváros.jpg
 2030.R4_DE.város.jpg
 2030.R5_DE.belváros.jpg
 2030.R5_DE.város.jpg

Szakaszvizsgálatok

Nullállapot:

2030.NULL_DE.szakasz.1.Hornyik.jpg
 2030.NULL_DE.szakasz.1.Izsaki.jpg
 2030.NULL_DE.szakasz.1.Szechenyi.jpg
 2030.NULL_DE.szakasz.2.Erzsebet.jpg
 2030.NULL_DE.szakasz.2.HorvathDome.jpg

Projektek:

2030.P1_DE.szakasz.1.Szechenyi.jpg
 2030.P1_DE.szakasz.2.Erzsebet.jpg
 2030.P2_DE.szakasz.1.Hornyik.jpg
 2030.P2_DE.szakasz.2.HorvathDome.jpg
 2030.P3_DE.szakasz.1.Izsaki.jpg
 2030.P4_DE.szakasz.1.Hornyik.jpg
 2030.P4_DE.szakasz.2.HorvathDome.jpg

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: A személygépkocsik száma és a forgalom nagysága 2000-2023 között Kecskeméten (forrás: TEIR, Magyar Közút)	4	41. ábra: A kecskeméti baleseti adatok 2014-ben és 2024-ben	51
2. ábra: Lakóingatlanok árának változása Kecskeméten 2009-2025 között.....	5	42. ábra: A Kecskemét belvárosába a környékről érkező utazások száma a reggeli csúcsidőszakban	53
3. ábra: A lakónépesség és a motorizáció változása Kecskeméten 2000-2023 között	5	43. ábra: A Kecskemét belvárosába Kecskemétről érkező utazások száma a reggeli csúcsidőszakban a reggeli csúcsórában	54
4. ábra: Az elmúlt időszak útfejlesztései Kecskeméten	6	44. ábra: Parkolási zónák Kecskeméten (forrás: https://kecskemétivarosrendeszet.hu/parkolas/dijovezetek/)	54
5. ábra: Az OTrT kecskeméti térkép kivágata	7	45. ábra: Díjüvezetek Kecskeméten.....	54
6. ábra: A Kecskeméten dolgozók és tanulók módváltási megoszlása (Forrás: KSH 2022. évi népszámlálás)	9	46. ábra: A Kórház, mint forgalmi körzet vonzásviszonyai	60
7. ábra: A minta megoszlása korcsoportok szerint, % (N=1534)	14	47. ábra: A Nagykörúton belül egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra.....	61
8. ábra: A minta megoszlása iskolai végzettség szerint, % (N=1534)	14	48. ábra: Nagykörúton belül eső terület parkolóhelyszám csökkentése– 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés).....	62
9. ábra: Kecskemét térkép a felosztott városrészekkel	14	49. ábra: A Kápolna utca kerékpáros utcává alakítása - 2030 reggeli csúcs - különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés).....	63
10. ábra: Városrészenkénti megoszlás, % (N=1534).....	14	50. ábra: Nagykörúti buszsáv kialakítása az óramutató járásával ellentétes irányban - 2030 reggeli csúcs - különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés).....	64
11. ábra: A minta megoszlása munkarend/aktivitás szerint, % (N=1534)	14	51. ábra: A hurkos rendszer tervezete	65
12. ábra: Az alábbi közlekedési jogosultságok közül melyik áll rendelkezésre az Ön háztartásában (több válasz is lehetséges), % (N=1534)	15	52. ábra: A belvárosi hurkos rendszer - 2030 reggeli csúcs - különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés).....	65
13. ábra: A felsorolt közlekedési eszközök közül melyekkel rendelkezik a háztartása, % (N=1534).....	15	53. ábra: Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás és a kiskörúti buszsáv együttes megvalósításának	66
14. ábra: Közlekedési szokások gyakoriság szerint, % (N=1534).....	16	54. ábra: Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv és a Kápolna utca kerékpáros utcává	66
15. ábra: Közlekedési módok használata legalább havonta néhány alkalommal, % (N=1535).....	16	55. ábra: Nagykörúton belüli területen egységesen 30 km/ó sebességkorlátozás, a kiskörúti buszsáv, a Kápolna utca	67
16. ábra: Közlekedési módok szerinti csoportok városrészek szerint, % (N=1527)	17	56. ábra: A Kecskemét környékéről Kecskemétre érkező utazási igények a reggeli csúcsórában	71
17. ábra: Különböző közlekedési módok a mikromobilitási eszközöz való hozzáférés szerint, N=1534	17	57. ábra: A Kecskemétre az ország távolabbi részéről érkezők utazási igényei a reggeli csúcsórában	71
18. ábra: Amennyiben van autója, hol tartja a hétköznapokban az otthona közelében?, % (N=1237)	18	58. ábra: A kecskeméti úthálózat országos elemei.....	72
19. ábra: Ha autóval (is) jár dolgozni, hol tartja munkanapokon napközben az autóját?, % (N=890)	18	59. ábra: A kecskeméti helyi fő- és gyűjtőúthálózat elemei (a piros szaggatott vonalak a fejlesztési területek koncepcionális gyűjtőújtjai)	74
20. ábra: Kérem jelezze, hogy az adott állítással mennyire ért egyet egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy teljesen egyetért és az 1-es jelenti azt, hogy	19	60. ábra: Kecskemét helyi közúti csomópontjainak átnézeti ábrája.....	77
21. ábra: Kecskemét városszerkezetében és közlekedésében számos jól működő részlet van, % (N=1534)	19	61. ábra: A kecskeméti mezőgazdasági úthálózat	78
22. ábra: Néhány városfejlesztési irányt fogalmaznák meg. Kérem, válassza ki az Ön számára legszimpatikusabb három irányt, % (N=1534)	20	62. ábra: A 441. sz. főút városi szakasza 2x2 sávúsitásának közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)	80
23. ábra: Kérem jelezze, hogy az adott intézkedést mennyire támogatná egy négyfokú skálán, ahol a 4-es jelenti azt, hogy erősen támogatnám és az 1-es	21	63. ábra: A Bethlen körút 2x2 sávúsitásának közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)	81
24. ábra: 2x1 órás gyalogosforgalom Kecskemét egyes pontjain (2024. május)	25	64. ábra: A Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)	81
25. ábra: Gyalogos érintettségű, személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek helyszínei 2019-23 között; piros jel: motorizált jármű és gyalogos ütközése; sárga jel: kerékpár és gyalogos ütközése (forrás: WEB-BAL)	25	65. ábra: A Károly Róbert körút-Nagy Lajos király körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)	82
26. ábra: Gyalogos személyi sérüléssel járó elütése kijelölt gyalogos-átkelőhelyen 2019-23 között (forrás: WEB-BAL)	26	66. ábra: A Károly Róbert körút - Nagy Lajos király körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)	82
27. ábra: A gyalogos közlekedés fejlesztésének koncepcionális alapjai	27	67. ábra: A Csabay Géza körút -Mindszenti körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli átlagos csúcsórában (2030)	83
28. ábra: 2x1 órás kerékpárforgalom Kecskemét egyes pontjain (2024. május).....	29	68. ábra: Kecskemét (balra) és Győr (jobbra) déli, hasonló hálózati szerkezetű városrészei.....	84
29. ábra: Napnyugta utáni balesetek 2019-2023 között (forrás: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.)	29	69. ábra: Az 54. sz. főút és az Árpád körút összekötésének közúti forgalmi hatásai a reggeli	84
30. ábra: Kerékpáros érintettségű, személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek helyszínei 2019-2023 között; lila jel: motorizált jármű és kerékpár ütközése; sárga jel: kerékpár és gyalogos ütközése (forrás: WEB-BAL)	30	70. ábra: A Kertekalja körút forgalmi hatásai.....	85
31. ábra: A kerékpáros közlekedés fejlesztésének koncepcionális alapjai	31	71. ábra: Kecskemét folyamatban lévő és tervezett közútfejlesztései	87
32. ábra: Kerékpáros utca Bécsben (https://www.wien.gv.at/wieden/argentinierstrasse).....	32	72. ábra: E-bike a vasútállomás előtti kerékpártárolónál	91
33. ábra: A vasúti közlekedés fejlesztésének koncepciója	39	73. ábra: Elektromos és hibrid hajtású személygépkocsik arányának alakulása Kecskeméten (2006-2023 %), (Forrás: KSH Tájékoztatói adatbázis)	94
34. ábra: A KeKo Kft. vonalhálózata	41	74. ábra: A közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátásra becslése (forrás: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.).....	102
35. ábra: Kiskörúti buszsáv – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés).....	44	75. ábra: Az összes CO ₂ kibocsátás megoszlása Kecskeméten a kibocsátók szerint (forrás: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.) ..	102
36. ábra: Izsáki úti buszsáv – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés).....	45	76. ábra: A jövő közlekedésének megjelenítése a mesterséges intelligencia által (forrás: https://www.linkedin.com/pulse/ai-powered-predictive-analytics-public-transport-roman-kurzo-5488e/)	105
37. ábra: A Petőfi Sándor utcai és a Batthyány utcai buszsáv – 2030 reggeli csúcs – különbség ábra (értékek: jármű/óra, zöld: csökkenés, vörös: növekedés)	46	77. ábra: A Belváros fejlesztési koncepciója.....	109
38. ábra: Személyi sérüléssel vagy halálos kimenetellel járó közlekedési balesetek 2019-2023 között Kecskeméten (forrás: WEB-BAL)	49	78. ábra: Fő zóna beosztás Kecskemét és vonzáskörzete tekintetében.....	124
39. ábra: A közúti áldozatok száma Magyarország 16 legnépesebb városában 2019-2023 között.....	50	79. ábra: Fő zónabeosztás a teljes országra nézve	124
40. ábra: A közúti áldozatok gyalogos- és kerékpáros érintettségének száma Magyarország 16 legnépesebb városában 2019-2023 között	50		

80. ábra: 2024 évi kalibrált reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés	127
81. ábra: 2024 évi kalibrált reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra	128
82. ábra: 2024 évi kalibrált délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés	129
83. ábra: 2024 évi kalibrált délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra	130
84. ábra: 2030 évi reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés	131
85. ábra: 2030 évi reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra	132
86. ábra: 2030 évi délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés	133
87. ábra: 2030 évi délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra	134
88. ábra: 2040 reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés	135
89. ábra: 2040 évi reggeli csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra	136
90. ábra: 2040 évi délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés	137
91. ábra: 2040 évi délutáni csúcsórai forgalmi ráterhelés a Belvárosra	138
92. ábra: a 2030-as modellezett úthálózat (az M44 a kivágaton kívül szerepel)	139
93. ábra: A forgalmi modellezés összefoglaló eredményei	140