



Fenntartható Városi Mobilitási Terv

Készült a TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00001 azonosító számú „Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) készítése” tárgyú projekt keretében

Kecskemét

2016. augusztus 12.

Vitaanyag

Városvezetői előszó

Tartalomjegyzék

Városvezetői előszó.....	2
Vezetői összefoglaló	4
Első rész – A Mobilitási Terv bemutatása	5
Bevezetés	5
A mobilitási tervezés módszere	8
Második rész – A Mobilitási Terv megalapozása	14
Lágy közlekedés	15
Közforgalmú közlekedés	28
Közúti Közlekedés	45
A problémák azonosítása	58
Harmadik rész – A Mobilitási Terv céljai és eszközei	59
Módszertan	60
Célrendszer	61
Eszközrendszer	67
I. Vonzó, emberközpontú városmag létrehozása: Miénk itt a tér!	68
II. Komplex kerékpáros fejlesztés: Biciklizz, Kecskemét!	72
III. Tudatos mobilitás fejlesztése Kecskeméten: Közlekedj okosan	76
IV. a közlekedésbiztonsági helyzet alapvető javítása. 2024-re a halálos közúti balesetek számának felére csökkentése Kecskeméten: Mindenki megvan	79
V. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: Mindenkinek jár.....	81
VI. Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat kiépítése: Megvan a helye	85
VII. A városi szállítási igények korszerűsítése: Láthatatlan logisztika	88
VIII. Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása: Neked szervezzük	91
XI. Hosszútávú fejlesztések keretrendszere: Kecskemét 2050	94
Negyedik rész – A Mobilitási Terv megvalósítása	98
Szakpolitikai keretek	102
Irodalomjegyzék	104

Vezetői összefoglaló

Első rész – A Mobilitási Terv bemutatása



Mit szólna, ha nem lennének torlódások reggelente az Izsáki úton, mert választhatnánk a kényelmes elővárosi tömegközlekedést a munkába és iskolába járáshoz? Ha kerékpárral, gyalogosan vagy akár autóval is biztonságban tudnánk együtt közlekedni? Ha a kis-körúton a korszerű buszoknak köszönhetően a forgalom zaja helyett a szökőkutakat és a járókelők zsvaját lehetne hallani?

BEVEZETÉS

Kecskemét legyen vonzó, élhető, elérhető és biztonságos a városban és környezetében élő és dolgozó emberek, valamint a gazdaság szereplői számára.

A Kedves Olvasó egy egyeztetési anyagot tart a kezében, amely szándékai szerint Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Mobilitási Tervének (Mobilitási Terv) formálódó, ugyanakkor elveiben és céljaiban már körvonalazódó változatát tartalmazza. Kérjük Önöket, hogy a dokumentum tartalmi elemeivel kapcsolatos észrevételeiket és javaslataikat 2016. szeptember 30-ig írásban juttassák el az alábbi e-mail címek valamelyikére: kanalasimre@kecskemetivarosfejleszto.hu; szele.andras@kti.hu; pusztai.adam@kti.hu. A széleskörű társadalmi és szakmai megbeszélések során formálódó Mobilitási Tervet először egyeztetni szeretnénk a SUMP munkacsoporttal, majd a véglegesítés után a város közgyűlési bizottságai elé kerül véleményezésre. Ezt követően kerülhet sor a Közgyűlési, majd az Irányító Hatósági jóváhagyásra. A Mobilitási Terv legfontosabb hozadéka a város közlekedésének jövőjével kapcsolatos kérdések, kihívások és az elvégzendő feladatok meghatározása mellett, hogy a benne felvázolt fenntartható jövőkép és cselekvési terv megvalósításához – a Terv elfogadása esetén – jelentős uniós fejlesztési források társulhatnak.

Az Európai Bizottság már a 2009-ben kiadott Városi Mobilitási Akciótervében felvázolta a fenntartható mobilitás megvalósításához szükséges lépéseket. Ezt követően 2014 januárjában Útmutatót adott ki a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása érdekében. Végül 2016-ban megjelent Magyarország Kormányának felhívása, amely a Széchenyi 2020 program keretében a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program „Fenntartható Városfejlesztés a Megyei Jogú Városokban” fejezetében kapott helyet. Ezzel hazánk is elkötelezte magát a fenntartható mobilitás fejlesztése mellett. A Mobilitási Terv a cél elérése érdekében, a komplex szemléletet és a fenntarthatóságot szem előtt tartva, az összes közlekedési mód átfogó, egymással is összefüggő fejlesztését célozza, előnyben részesíti a környezetbarát közlekedési ágak fejlesztését és bátorítja azok térnyerését.

Jelen mobilitási terv nem a hagyományos közlekedési tervezés egy új eleme, hanem a jelenlegi tervezési gyakorlattal összhangban álló, a létező tervek integrálására összpontosító módszer. Vezérelve a jövőorientált tervezés, amelynek a fókuszában a városlakó ember áll, és legfontosabb célja nem a forgalmi kapacitás és a sebesség növelése, hanem az elérhetőség és az életminőség javítása, a gazdaság élénkítése, a környezet minőségének jobbá tétele. Eszközrendszerét korántsem csak infrastrukturális beruházások alkotják, hanem költséghatékony megoldásokat is tartalmazó intézkedéscsomagok. Az emberközpontú tervezés előrevetíti, hogy a fő munkamódszer a részvételi tervezés, azaz a város lakói javaslataikkal hozzájárulnak a tervezéshez

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv egy stratégiai terv a városlakó emberek és vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítésére, az életminőség javítására. A meglévő tervezési gyakorlatra épül, és különös figyelmet szentel az integráció, konzultáció és értékelés elveinek.

és segítik a terv elfogadását a nagyközönség számára, annak érdekében, hogy azt a város vezetői és a város lakói is magukénak érezhessék.



A fenntartható városi mobilitási terv tervezési ciklusa (Forrás: Útmutató Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása, átdolgozott magyar változat, 2015. november)

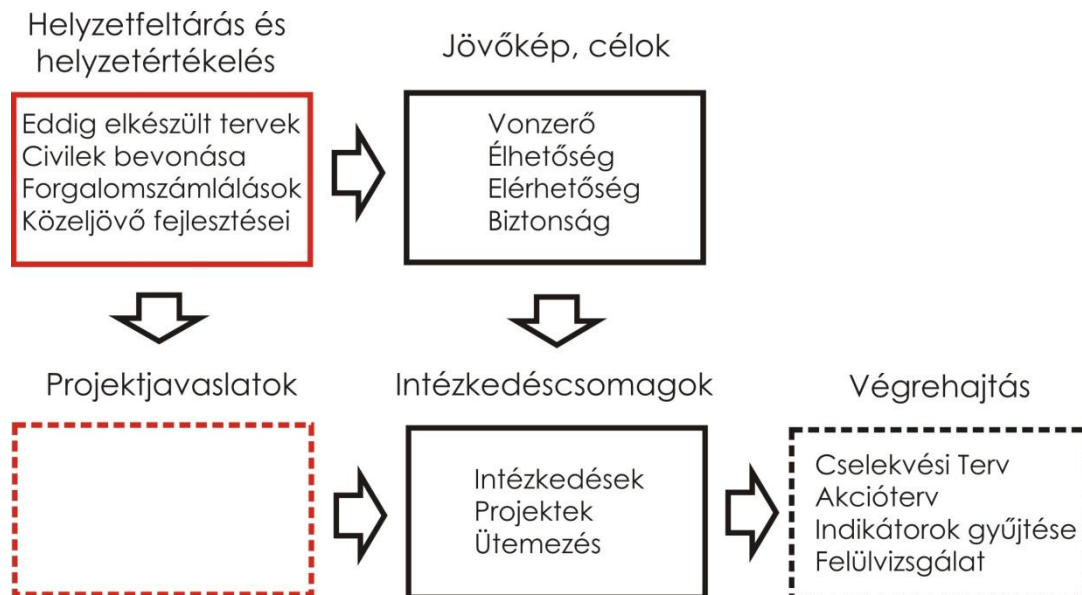
A munka érdemi része a helyzettefektárás és helyzetteértékelés – jövőkép és célok – Intézkedési csomagok eljárást követi, természetesen a megfelelő módszertani és a kötelező kiegészítő elemekkel.

Mitől lesz fenntartható egy mobilitási terv? Javaslatunk szerint attól, hogy a célokat elsősorban a közlekedési módmegosztás megváltoztatása révén kívánjuk elérni: a közlekedési módok közötti munkamegosztás fenntartása ott, ahol ez ma is kedvező, illetve a munkamegosztás javítása azokon a területeken, ahol ma még vannak lemaradások. A módok közötti megosztás javítása egyértelműen környezetkímélőbb, fenntarthatóbb, színvonalasabb közlekedést jelent.

A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE

A Mobilitási Terv teljes tervezési folyamata látható az alábbi ábrán. Jelen fejezetben a piros keretes szövegdobozban jelzett tervezési lépések módszertanát mutatjuk be.

A helyzetfeltárás és helyzetértékelés alapvetően közlekedési alágazatonként (lágy közlekedési módok, közforgalmú közlekedés, közúti közlekedés, áruszállítás) történt. E munkarész egyik eredményeként projektjavaslatok is megfogalmazásra kerültek. Ezeket külön nem ismertetjük, a projektjavaslatok az Intézkedéscsomagokba épülnek be. A helyzetértékelő részben megismert és feltárt általános problémákra adott válasz eredményeként jött létre a Mobilitási Terv egyik legfontosabb építőkövének tekintett jövőkép és célrendszer. A Vonzerő – Élhetőség – Elérhetőség – Biztonság hívószavak jelentik a kecskeméti Mobilitási Terv jövőképének alapját. A jövőkép megfogalmazásának szükségessége elvitathatatlan, ugyanis e vízió alapján jelölhetjük ki a város számára azt az irányt, amelyet az elkövetkezendő évtizedekben tartania kell a kívánatos célállapot elérése érdekében.



A Mobilitási Terv megvalósításának kulcseleme az Intézkedéscsomagok átgondolt, a céloknak megfelelő felépítése. Az Intézkedéscsomagok készítésének „felülről” származó bemenő adata a problémák megoldására létrehozott célrendszer. Egyidejűleg „alulról” születtek azok a projektötletek és javaslatok, amelyek az Intézkedéscsomagok fő tartalmát jelentik. Az Intézkedéscsomagoknak fontos része a javasolt projektek ütemezése, amely alapul szolgálhat a később, más dokumentumokban kidolgozásra váró Akcióterveknek. Ezek a jelen Mobilitási Tervnek nem válhattak a részévé, mivel a legfontosabb bemenő adatokat (költségigény, megvalósíthatóság, finanszírozhatóság) alátámasztó megalapozó tanulmányok nem készültek el.

A Mobilitási Terv egyik fontos jellemzője, hogy ütemezetten és rendszeresen felülvizsgálatot kell végezni annak érdekében, hogy a Mobilitási Terv célra tartását ellenőrizni lehessen, és hogy az időközben bekövetkezett változások hatásai beilleszthetők legyenek. Kecskemét gyors fejlődését tekintve 4 éves felülvizsgálati ciklust javasunk.

A célok megvalósításához elengedhetetlen az új üzemeltetési, fenntartási szemlélet. Természetessé kell válnia, hogy a megvalósított projektek a várost szolgálják, ezért hosszabb távú, minőségi működést biztosító fenntartásuk az üzemeltetés természetes része, ahogyan az üzemeléssel, működtetéssel kapcsolatos adatok és indikátorok gyűjtése is a működtetés természetes velejárója. Ehhez tartósan biztosítani kell egy jól felépített szervezeti hátteret, valamint a szükséges forrásokat. Az indikátorok értékeit 2016-tól kezdve legalább négy évenként, 2020, 2024, 2028 és 2032 években javasolt összevetni a célértékekkel. A célértékek meghatározásához szükséges alapadatok mérését és/vagy gyűjtését a projektek keretein belül a projektek indulásától kezdve folyamatosan kell végezni.

A helyzettérkép és helyzetértékelés folyamata

A módszertan követi a Fenntartható Mobilitási Tervek elkészítésének nemzetközi gyakorlatát, támaszkodva a magyar ajánlásokra, valamint figyelembe véve a város adottságait és a külső körülményeket. A helyzettérkép során a város közlekedési dokumentumainak, terveinek és forgalmi jellemzőinek megismerése történik. Ehhez négy fő információforrás állt rendelkezésre: a meglévő statisztikai adatok, a közlekedéssel kapcsolatos információk és tervek, a civil szféra tudása, valamint egy széles körű forgalomfelvétel. Az egyik legnagyobb részfeladat, a tervezők rendelkezésére bocsátott tervek és stratégiai dokumentumok megismerése volt. Ezek a dokumentu-



mok nemcsak a jellemző folyamatokról, problémákról és feladatokról szóltak, hanem a közeljövőben tervezett projektekről is fontos ismereteket tartalmaztak. A részvételi tervezés fontos eleme a Mobilitási Terv tervezési folyamatának. Ennek érdekében a civil szervezetek két szinten is bevonásra kerültek a tervezésbe. Az első szint sok szereplőt érintett, de la-

zább, főként az igényfelmérésre és egyeztetésre koncentráló együttműködést takart, a második szint csak néhány szakmai szereplőt érint, de sokkal mélyebb, és az együtt tervezésre összpontosít. A feladat része a civil rendezvényeken való megjelenés, a Mobilitási Terv széles körű megismertetése is.

A város aktuális közlekedési helyzetének megismerése céljából széleskörű, a gyalogosokat, a kerékpárosokat, a közforgalmú közlekedést, a személygépkocsikat és a tehergépkocsikat is érintő forgalomszámlálás történt. A felmérés 150 városi és városkörnyéki keresztmetszetet érintett. A mérések 2016 késő tavaszán, kedd-szerdacsütőtörteki napokon, reggel 6–10 és délután 14–18 óra között zajlottak le.

TERÜLETI LEHATÁROLÁS

A Mobilitási Terv készítésekor Kecskemét város közlekedési és mobilitási problémáit a tervezők négy, területileg és funkciójában is jól lehatárolható területi egységen keresztül vizsgálták és értékelték.



A **Nagykörúton belüli terület** a városmag, amelyet számos speciális probléma terhel. Jelentős a gyalogos és a kerékpáros forgalom, az átmenő jellegű buszforgalom és a személygépkocsi-forgalom. Emellett forgalmi torlódások, parkolási és levegőszennyezési problémák jellemzik a területet. A városmag jövőbeni forgalmi helyzete sem tisztázott: Kecskemét MJV. Közgyűlésének 7/2013.(II.14.) KH. számú határozatával névleg létrejött egy „0” emissziós zóna” a Nagykörúton belüli területeken, továbbá terv szintjén megfogalmazódott a helyközi buszok Nagykörútra terelése és a Kiskörút forgalmi rendjének átalakítása is.

A **városhatár és a Nagykörút közötti terület** a városmag és a város beépített területének határa között elterülő városi terület. Itt napjainkban csaknem az összes Magyarországon elképzelhető városi közlekedési probléma megtalálható, melyek háttérében az intenzív, de egyenlőtlen gazdasági fejlődésből és városszerkezeti hiányosságokból adódó okok egyaránt fellelhetők. A távlati helyzet is összetett: jelentős ipari, lakásépítési, intézményi és közlekedési fejlesztések várhatók, amelyek előnyös hatásai mellett növelik a zsúfoltságot, és közvetve rontják a környezet állapotát és az életminőséget. Ezek egymásra hatása és végső eredménye ma még pontosan nem ismert, de a gazdasági fejlesztéseknek, a társadalmi jólét növekedésének köszönhetően, valamint a korlátosan rendelkezésre álló fejlesztési források miatt szinte bizonyosan zsúfoltabb lesz a közeljövő Kecskeméte.

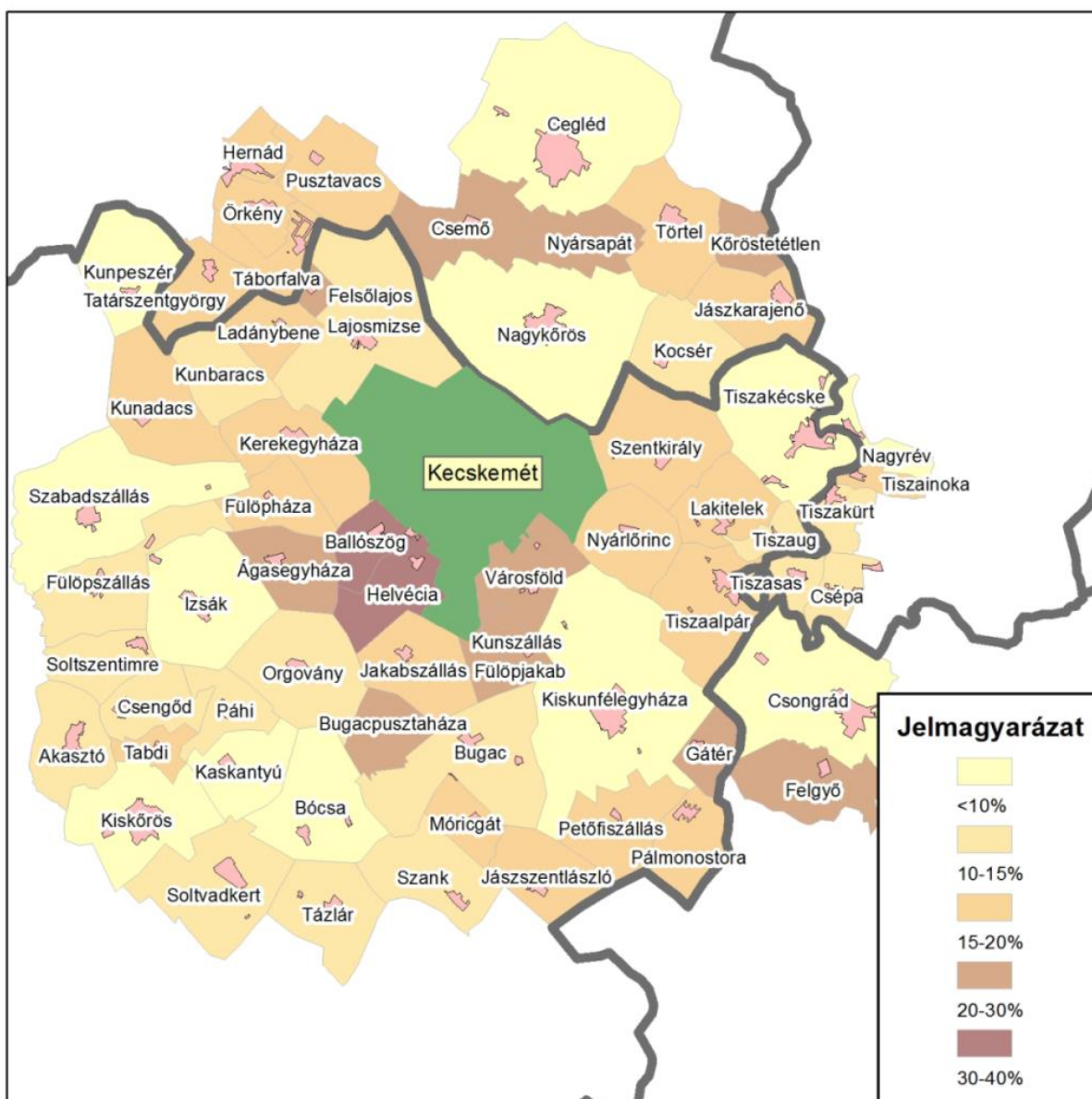
A **város külső területei** (a központi belterület és a közigazgatási terület határa közti térrész) melyek magukba foglalják Kecskemét jelentős kiterjedésű és növekvő lakosságszámú egyéb belterületi egységeit (pl. Hetényegyháza, Kadafalva, Katonatelepe),

valamint külterületeit, melyek sajátos településszerkezeti, társadalmi és közlekedési problémákkal terhelt, ugyanakkor folyamatos átalakulásban van.

A **város külső kapcsolatait** a várossal együtt élő egyre szélesedő vonzáskörzet gazdasági és közlekedési folyamatai határozzák meg. Itt is jelentős változások várhatók: az északi elkerülő (445. sz.) út 5. sz. főközlekedési úttól az M5 autópályáig tartó befejezése, a tervezett országos közúti (pl. M8, M44, 54. sz. főközlekedési út) és elővárosi vasúti fejlesztések (pl. 145-ös számú vonal). A felsoroltakon kívül, az erősödő agglomerációs folyamatokból következő elővárosi mobilitási növekedése, Kecskemét logisztikai szerepkörének bővülése, az új közlekedési módok megjelenése (Budapest-Belgrád gyorsvasút, Kecskeméti reptér vegyes [polgári-katonai] hasznosítása) mindmind újfajta megközelítést igényelnek a komplex közlekedéstervezés kapcsán.

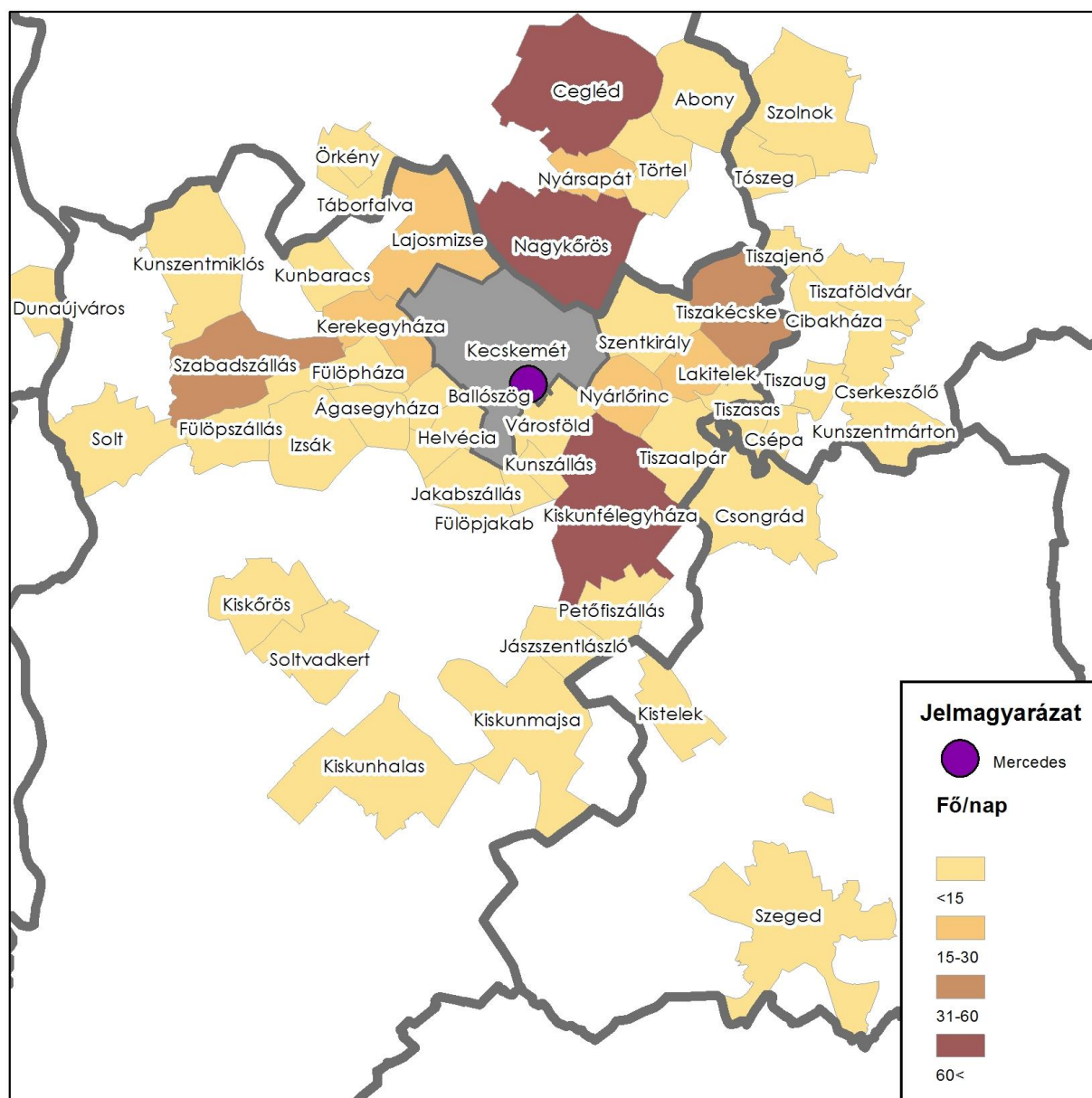
A mindennapi mobilitási folyamatok, például az ingázás miatt a Mobilitási Terv tervezési területe kiterjed Kecskemét vonzáskörzetére is. Ez a területlehatárolás nem feltétlenül egyezik meg a társadalmi-gazdasági statisztikai mutatók alapján végzett lehatárolással, melyek alapján például a Központi Statisztikai Hivatal vagy az Országos Területrendezési Terv szabja meg a város vonzáskörzetének határait. A Mobilitási Terv szempontjából sokkal inkább a közlekedési szokások bírnak jelentőséggel, ezek közül is a legfontosabb tényező a napi ingázás.

A Mobilitási Terv készítése során sajnos nem volt mód olyan széles körű adatfelvételezésre, amelyekből a vonzáskörzetet pontosan meg lehetett volna határozni. Azonban 2011-ben készült olyan adatfelvétel, amely alapján a napi munkába járóknak a települések lakosságához viszonyított arányát tágabb területen meg lehetett határozni; ez ugyanakkor nem jelenti azt, hogy Kecskemét vonzása egyes irányokban ne terjedhetne túl a felmért településeken. Az ábra alapján látható, hogy a város tényleges vonzáskörzete az OTt és a KSH által meghatározott, együtt tervezendő nagyvárosi településeggyüttes érintett 8, illetve 7 településén lényegesen túlmutat, s érinti Pest és Jász-Nagykun Szolnok megye déli, Csongrád megye északnyugati, valamint Bács-Kiskun megye középső részét.



Kecskemét közlekedési vonzáskörzete az ingázók száma alapján (ingázók aránya a település népességének arányában) (Forrás: Közlekedés Kft. alapján saját szerkesztés)

A Dél-alföldi Közlekedési Központ 2015 áprilisában felmérte a Mercedes gyárat érintő helyközi buszjáratok utasforgalmát. Az eredményekből készült térképen jól látható, hogy naponta a gyárba busszal érkező mintegy 750 fő főként az előző térképen is megjelenített településekről érkezik. A vállalat kecskeméti telephelyét kiszolgáló napi 45 helyközi járatpár mellett 45 helyi járatpár teremt összeköttetést Kecskemét városa és a déli iparterületen található gyár között. A személygépkocsival történő ingázással érintett területről nem állnak rendelkezésre frissebb adatok, ugyanakkor a 2016 tavaszán és nyarán bejelentett újabb Mercedes beruházások tovább bővíthetik a napi ingázással érintett települések körét különösen a jövőben tervezett közlekedésfejlesztéssel érintett területek irányában (pl. M44, Bács-Kiskun és Pest megye déli területei).



A Mercedes gyárba helyközi busszal érkezők száma (Forrás: Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2015 alapján saját szerkesztés)

A Mobilitási Tervben a fenti területi lehatárolásból következő **speciális közlekedési és mobilitási problémák és fejlesztési igények az egyes vizsgált területeken más és más módon jelennek meg:** pl. a kerékpáros közlekedés fejlesztése az elővárosi területeken elválasztott kerékpárutakat, ráhordást és kerékpár-szállítási lehetőséget jelent, a város területén gyalogosokkal és személygépkocsikkal közös felületeket, tárolási lehetőségeket, okosan kialakított csomópontokat. Végül a városmagban kerékpáros elkerülő út kialakítása lehet a legcélszerűbb fejlesztés.

Vannak olyan, az egyes területegységekre jellemző közlekedési problémák (például a városmagban jelentkező túl nagy forgalom, a Kiskörúton belüli részeken a parkolási nehézségek, a közlekedésből származó légszennyezés), melyek kezelése nem biztos, hogy helyben megoldható, így törekedni kell a teljes vizsgált területre értelmezhető megoldások alkalmazására.

Második rész – A Mobilitási Terv megalapozása



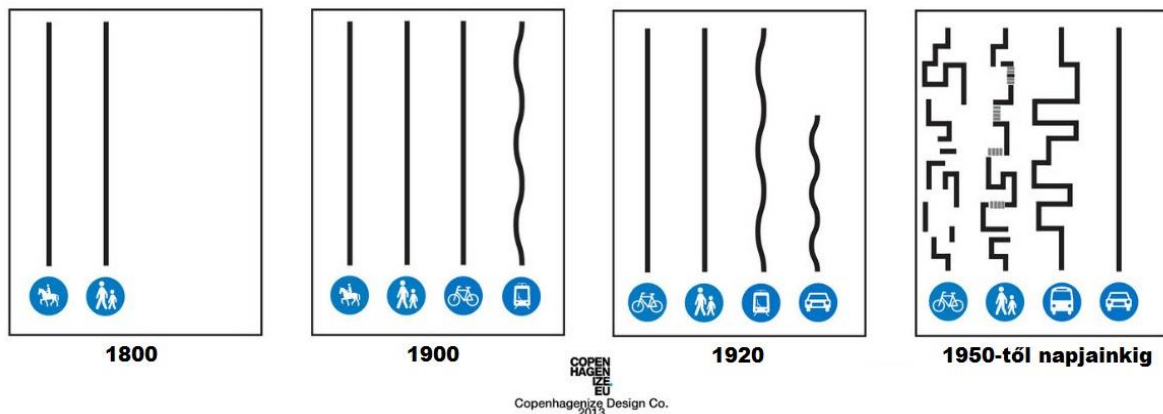
Kecskemét szerepköre és közlekedési jellemzőinek megismerése, bemutatása elsődleges szempont ahhoz, hogy megalapozott javaslatokat lehessen tenni. Már bemutattuk a problémaköröket, a térségben betöltött szerepét, a különböző közlekedési módokat ezek szerint ismertetjük.

LÁGY KÖZLEKEDÉS

Az utóbbi időben gyakorlatilag nem születik olyan városi stratégiai dokumentum vagy terv, amelynek legalább a céljai között ne szerepelne a gyalogos és kerékpáros közlekedés támogatása. A fenntartható, lágy közlekedési módok fejlesztése, elterjesztése a vonatkozó Európai Unió irányelvek és ajánlások hatására, a helyi döntéshozók és tervezők tapasztalataira épít. E trend alól Kecskemét városa sem kivétel. A város Integrált Településfejlesztési Stratégiájában a gyaloglás a célok között előkelő helyen szerepel. A Kecskemét Közlekedési Konceptió általános céljai között is megjelenik a motorizált és a nem motorizált forgalom konfliktusainak felszámolása, a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezése. Ezek mind-mind olyan átfogó célok, amelyeket környezetünkben vizsgálva, más közlekedési ágakat érintő intézkedésekkel együtt lehet csak kezelni. Ez azért szükséges, hogy az átmenet a mai helyzetről – a vele járó kompromisszumok miatt – minél kevésbé fejtse ki negatív hatásait. Ennek megértéséhez érdemes szemügyre venni a mára kialakult helyzethez vezető közlekedéstervezési felfogás történelmi folyamatát. Ahogy alább látható, a legnagyobb probléma, hogy az egyéni motorizált közlekedés kapta mára a legnagyobb prioritást, amelynek a legnagyobb az egy főre vetített károsanyag-kibocsátása, helyigénye és fenntartási költsége. Ezzel szemben a többi közlekedési eszközt sok esetben vagy kerülőútra, vagy épített szintkülönbségek (lépcsők, felül-, aluljárók) leküzdésére kényszerítik. Kerékpározás esetében pedig probléma, hogy sokszor nem járműként kezelik, nem szempont a legrövidebb út, a hálózatot a töredezettség jellemzi.

„A belvárosban a gépkocsiforgalom visszaszorításával a gyalogos és kerékpáros forgalom előtérbe helyezése”

Kecskemét város Integrált településfejlesztési stratégiája, 2013



A közlekedéstervezés fejlődése az 1800-as évektől napjainkig (Forrás: Copenhagenize Design Co.)

A fenti bekezdés alapján belátható, hogy olyan problémakörrel állunk szemben, amely feltétlen beavatkozást kíván, de szerencsére ez ma már a jelentősége miatt minden oldalról támogatott célként jelenik meg. A lágy közlekedési módok mind az egyén, mind pedig a társadalom számára hatalmas hasznot hajtanak. Az egyén számára – minthogy a saját fizikai erejét használja fel a helyváltoztatásra – az egészségre van jótékony hatással, nem beszélve a szociális hasznokról (pl. emberi kapcsolatok erősödése). A társadalom számára a haszon pedig hosszú távon a jobb egészségi állapotnak köszönhetően az egészségügyi kiadások csökkenésében je-

lentkezik. Ennél rövidebb távú eredmény a város levegőminőségének javulása, ami egyfelől globális szinten is kifejti hatását, másfelől az itt élők egészségi állapotára is hatással van. Látható, hogy a gyaloglás és kerékpározás minél inkább elterjedt, annál nagyobb hasznot hoz a társadalomnak – ez az, ami az egyéni motorizált közlekedésről nem mondható el. A mai nemzetközi trendek¹ arra engednek következtetni, hogy egy olyan prioritási sorrendet kell felállítani a közlekedési alágazatok között itthon is, amelyben a lágy közlekedési módok élvezik a legnagyobb támogatást.



A fenti ábrából az olvasható le, hogy gyakorlatilag a prioritást teljesen meg kell fordítani, ami komoly erőfeszítéseket kíván. Itt azonban a legnagyobb munkát nem a tervezés és kivitelezés jelenti, hanem az attitűd, a hozzáállás megváltoztatása, ahogy ezt a Kecskemétnek 2015-ben készült Közlekedésfejlesztési Konceptió felülvizsgálata nagyon helyesen megállapította. Ez legyen a legelső prioritás, hiszen a helyi döntéshozók számára sokkal kíváncsabb, ha a városlakók által támogatott elképzelések tudnak megvalósulni, a változást mind a két fél támogatja.

Habár a gyaloglás és a kerékpározás mind élettani, mind társadalmi hasznossága szempontjából hasonlóan mondható, a mindennapokban e két közlekedési mód igen eltérő tulajdonságokat mutat. Sok esetben tévesen a kerékpárost a gyalogosokhoz sorolják, holott a modern közlekedéstervezés járműként tekint rá. E téves felfogás nap, mint nap konfliktusokat szül a gyalogosok és a kerékpárosok között Kecskeméten is, ezért nem lehet egy csoportban vizsgálni őket – de teljesen külön sem. A következő fejezet e filozófia szerint mutatja be a gyaloglást és a kerékpározást – annak városi problémáit, jövőképét, szerepét, illetve a lehetséges fejlesztési irányokat, intézkedéseket, eszközöket.

„[...] az egyéni motorizált közlekedést preferáló társadalmi attitűd megváltoztatása, a kerékpározás, gyaloglás és a közösségi közlekedés irányába.”

Kecskemét város Közlekedésfejlesztési Konceptiójának Felülvizsgálata, 2015

¹ Sustainable Urban Mobility Plan of Aberdeen, 2015, Aberdeen

Gyalogos közlekedés



A gyalogos közlekedés a legelemibb közlekedési forma. Ez az a mozgásforma, amely az összes helyváltoztatási folyamatban megtalálható; kortól, nemtől, foglalkozástól, vagyoni helyzettől függetlenül mindenkit érint. Mi gyalogos közlekedés alatt nem csak a gyalog megtett utakat értjük, hanem ide soroljuk a tömegközlekedési eszközhöz való kísétálást (rá- és elgyaloglás), az átszállásokat, illetve a tömegközlekedési eszközről a célhoz való gyaloglást, de például a kikapcsolódást jelentő sétákat is. A gyaloglás, mint közlekedési forma általában az 1 km-nél rövidebb távok megtétele során alternatíva, ennél fogva a városrészek kapcsolatában nem játszik, és valószínűleg sosem fog szerepet játszani. A gyaloglás vizsgálatokor olyan tulajdonságokat kell számba venni, mint a hozzáférhetőség, eljutási idő, kényelem vagy a biztonság. A fentiek tekintetében megvizsgáltuk, hogy Kecskeméten milyen gyalogolni, milyen gyalogosokat érintő jó és rossz tapasztalatokkal találkozhatunk

A város közlekedésében betöltött szerepe, kínálat

Kecskeméten a személygépkocsival nem rendelkező háztartásokban a gyaloglás 50%-os részarányt élvez, ám az egy személygépkocsival rendelkezők esetében ez már csak 25%. A legnagyobb számban (40%) a tanulók gyalogolnak. Az egyes városrészek gyaloglási szokásai is igen eltérőek, de könnyen magyarázhatóak.

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

Itt a legkisebb a gyaloglók száma (14%), ami arra enged következtetni, hogy a nagyobb távolság legyőzésében a személygépkocsi dominál, a gyaloglás főként a megállóba való kijutást szolgálja, ami igen csekély.

Helyváltoztatási folyamat: egy olyan utazás, amely ajtótól ajtóig tart, és akkor fejeződik be, ha megérkeztünk arra a helyre, ahol az éppen adott célunkat elérjük. Közben többször változtathatunk közlekedési eszközt, de az elején és a végén mindenképp a gyaloglás szerepel. Tipikus folyamat a munkába vezető út: például gyalog a vonatállomásra, vonattal be a városba, ott helyi busszal, a munkahelyhez legközelebbi buszmegállóban leszállva, végül gyalogosan a munkahelyre.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A gyaloglók aránya 24%, a térségben dominál a személygépkocsi használat, ami érthető, hiszen a távolságok annál nagyobbak, hogy az érintettek gyalog tegyék meg azt, ám a kerékpár már alternatívát jelenthet. Ebben az övezetben lakótelepek, kertvárosias jellegű területek találhatók. A lakótelepeken a nagy népsűrűségnek köszönhetően a közszolgáltatások (kórház, iskola, boltok stb.) közel helyezkednek el, itt már a gyaloglás a legnépszerűbb közlekedési mód 42%-kal. A családi házas belterületen, ahol a kisebb népsűrűség miatt a szolgáltatások ritkább megjelenést mutatnak, az embereknek már csak 24%-a gyalogol.

Nagykörúton belüli terület

Egyértelmű gyalogos dominancia van 50%-os részaránnyal, ami nagyban köszönhető a kiskörúton belüli gyalogos-kerékpáros zóna kialakításának. Itt elsősorban a pihenés, kikapcsolódás, turista célú gyaloglások jelennek meg.

A kecskeméti gyaloglási szokások átlagosnak mondhatóak, az emberek 70%-a maximum 1 km gyaloglásra hajlandó, 1-2 km megtételére már csak 21%, és a távolság növekedésével fokozatosan csökken a hajlandóság. Nagyobb távolságot jellemzően azok tesznek meg gyalog, akik nem választhatják meg az utazásuk módját, ilyenek például a külterületek, vagy a szatellit települések szociálisan hátrányosabb helyzetű lakói. A jövőben ezek lehetnek azok a területek, ahol a gyaloglás részaránya várhatóan csökkenni fog közösségi közlekedés illetve kerékpározás javára.



A belvárosban a legnagyobb részaránnyal a gyalogosok képviselik magukat – legyen az munkába, iskolába járás, vagy kikapcsolódás, séta (Forrás: KTI)

Jelenlegi állapot, igények

Egy-egy városi egységhez jellemző gyaloglási formák tartoznak, ami az alapját képezi jelenlegi állapot hozzáférhetőség, eljutási idő, kényelem, illetve biztonság szerinti bemutatásának. Az esetlegesen felmerülő problémák azonosításában nem csak a releváns dokumentumok és személyes bejárások segítettek, hanem a civil szervezetektől érkezett észrevételeket is felhasználtuk, amit ezúton is köszönünk.



Az alkalmazott forgalomtechnikai megoldások rendkívül sok értékes felületet vesznek el az emberektől az amúgy is szűkös belvárosban (Forrás: Google Maps)

Alapvetés, hogy a gyalogosok és a személygépkocsival közlekedők igényei eltérnek, azonban általános tapasztalat, hogy a személygépkocsival közlekedők több szempontból is előnyben részesülnek a hétköznapi közlekedés során, ami számos ponton kihat a gyaloglás minőségére. A karbantartására fordított figyelem kisebb, ami az esztétikai problémák mellett balesetveszélyt, akadályokat jelent. A nem karbantartott, vagy esetleg hiányzó járdaszakaszok miatt úttesten vagy burkolatlan felületen kell gyalogni, ami összességében a gyalogos közlekedés népszerűségét csökkenti. Az átkelési lehetőségek száma és minősége elsősorban az eljutási időre és a kényelemre van kihatással. Több helyen is indokolt lenne új gyalogátkelő helyek létesítése (pl. Nyíri út és III. Béla krt.), egyfelől az egyenlő hozzáférés biztosítása érdekében, másfelől a szabálykövető magatartásra ösztönzés miatt.

Városszerte komoly probléma a többi közlekedési móddal való konfliktushelyzet, amit a helyszíni szemlék során is tapasztaltunk, illetve a civil szervezetek is felhívták rá a figyelmünket. Számos helyen a gyalogos és a kerékpáros ugyanazt az útfelületet

kénytelen használni. A leginkább kritikus pontok az átkelések, ahol a kerékpárt egy helyi rendelet alapján csak tolni lehet, ám ez nem életszerű, a külön átkelés hiánya miatt sérül az egyenlő esélyek biztosításának elve. A lakótelepeken belüli forgalomcsillapítás viszont ösztönzőleg hat a gyaloglásra. A város gyaloglás szempontjából legfrekvenciáltabb része a belvárosi gyalogoszóna, ami kis mérete ellenére kiemelkedő színvonalú, a helyi lakosok és a városba érkező turisták számára is a nyugalom oázisa. A város főként belső, sűrűn lakott részeire igaz, hogy a parkoló autók egyes helyeken nagy és értékes területet vesznek el (KÉP KISKÖRÚTRÓL), ezzel rontva a városképet, a gyalogosok lehetőségeit és biztonságérzetét.

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

A helyközi autóbusz hálózat megállói alapvetően jó lefedettséget biztosítanak, 500 méteres gyaloglással szinte mindenhol elérhető egy buszmegálló, ez igaz a környező tanyavilágra is. A probléma az, hogy a külső városrészekben sok esetben nincs karbantartva, vagy hiányos a gyalogosok számára fenntartott útfelület, ezért az úttestet használják, ami főleg rossz látási viszonyok között balesetveszélyes. A külterületeken, nem helyi forgalom esetében a legfőbb cél tehát a gyaloglási távolságok csökkentése, a hiányzó, de indokolt járdák, átkelők pótlása, azok biztonságossá, akadálymentessé tétele.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A helyi autóbusz-hálózat az újonnan beépült városrészeket hiányos, ezzel növelve a gyaloglási távokat. Jellemző forma továbbá rá- és elgyaloglás, de például ebből fakad a PAE GAMF Karának épülete előtt található gyalogátkelő konfliktusa, ami a nagy forgalma miatt kiemelten kezelendő baleseti gócpont. A már korábban említett, kerékpárosok és a gyalogosok közös útfelület-használatából származó konfliktus is élesen jelenik meg. Cél tehát a konfliktushelyzetek feloldása, a rá- és elgyaloglási távolságok csökkentése, emellett további cél a helyi forgalomban a gyaloglás részarányának növelése.

Egyenlő esélyű hozzáférés: arra való törekvés, hogy az emberek kortól, nemtől, vagy szociális, egészségi állapotától függetlenül, maradéktalanul részt tudjanak venni a közlekedésben. Gondolni kell ilyenkor például a fogyatékkal élőkre, idősekre, kismamákra, de ugyan úgy a szegregátumokban élőkre is.

A város belső részeiben található nagy átszállási csomópontokat, a Széchenyi teret, a leendő intermodális csomópont helyén található vasútállomást és a helyközi autóbusz állomást az utasok közel 50%-a közelíti meg vagy távozik onnan gyalogosan². Napi kb. 4000 fő körül mozog³ az átszállók száma, jellemzően a helyi és a helyközi autóbusz állomás között. Cél, hogy az átszállási távolságok minimálisak, akadálymentesek legyenek. Egyértelmű és egységes tájékoztatási rendszer kell, hogy segítse az ingázókat, turistákat. Ezek mind hozzájárulnak az intermodalitáshoz, egy hatékonyabb közlekedési hálózathoz kialakításához.

² Intermodális DET, 2. kötet, 177. old

³ Intermodális DET, 2. kötet, 177. old

Nagykörúton belüli terület

A város szerkezetének történelmi fejlődése miatt sok gyalogosvonzó létesítmény a mai napig a városmagban található. A Petőfi Sándor utca irányából például több mint 320 gyalogos lép be a legforgalmasabb órákban a Kiskörúton és a Deák téren át a városmag területére. A Kiskörút széles útpályájával és szinte folyamatos járműforgalmával területelvágó hatással bír, szigetté degradálva a kisméretű, de igényesen, turistabarát módon kialakított belvárosi gyalogos zónát, ami méretét tekintve csekély egy 100 ezer főnél népesebb városhoz. A Belvárost átszelő gyalogos tengely, mely a Rákóczi út és a Petőfi Sándor utca között felfűzi a városközpontot, két helyen is megszakad: egyrészt a Dobó István körúti körforgalom, másfelől a Szabadság tér és Rákóczi út közötti lámpás kereteződés parancsol megálljt a gyalogosoknak. Itt a cél a kiskörút elzáró hatásának csökkentése, a minél nagyobb gyalogos forgalom, illetve a gyalogosok és kerékpárosok közötti konfliktusok feloldása.



A Rákóczi út - belváros gyalogos tengelyt kettévágja a kiskörút forgalma, megnehezítve ezzel bejutást
(Forrás: KTI)

Tervezett fejlesztések

A tervezett kecskeméti közlekedésfejlesztési projektek közül kétségtelenül az intermodális csomópont lesz legnagyobb hatással a gyalogos forgalomra. Segítségével könnyebben megközelíthetővé válik a vasútállomás és az autóbusz pályaudvar, valamint zökkenőmentessé válik a kettő közötti gyalogos átszálló forgalom. Középtávon szerepel a belvárosban egy zéró kibocsájtású zóna kialakítása. Ez kiváló feltételeket biztosítana, elsősorban a rekreációs célú gyaloglás népszerűsítésében, de a belvárosi forgalomvonzó helyek gyalogos elérését is segíti.

Kerékpáros közlekedés



A kerékpározás egy olyan fenntartható egyéni közlekedési forma, ami alacsony állandó költségek mellett jól tervezhető utazással párosul, emiatt rövid, 5-10 km-es távolságokban a közforgalmú vagy ez egyéni motorizált közlekedés reális alternatívája, 10 km feletti távolságokban pedig azok kiegészítője lehet. Az EU kerékpározásra vonatkozó, jelenleg formálódó ütemterve⁴ a következő 10 évben a kerékpározás Európai Unión belüli 8%-os részarányának megduplázását tűzte ki célul.

A város közlekedésében betöltött szerepe, kínálat

Kecskemét nagy területű alföldi város, melynek területén nincs 30 méternél nagyobb szintkülönbség. A napsütéses órák száma jelentős, évente átlagosan 2040⁵ óra, emellett a csapadékos napok száma az elmúlt 30 évben átlagosan 122 nap volt (alacsonyabb Szeged, Debrecen vagy Békéscsaba hasonló időjárási-éghajlati mutatójánál) értékénél. A város földrajzi adottságai tehát kedvezőek a kerékpárral történő mindennapi ingázás szempontjából.

A város jelenlegi épített kerékpárút hálózata, követve a közúthálózat mintáját gyűrűs-sugaras szerkezetű, kiegészülve a kevésbé forgalmas, éppen ezért biztonságosan kerékpározható utcákkal, mellékutakkal. Ugyanakkor azt is észre kell venni, hogy a zömében főutak mellett kialakított kerékpárutak sok helyen megszakadnak, így valós hálózatról egyelőre nem beszélhetünk. Ez különösen szembeötlő a város déli, délnyugati városrészeiben.

KRESz 54. § (1): Lakott területen levő olyan úton, ahol az úttest kerékpár közlekedésre alkalmatlan (...) kerékpárral a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel a járdán is szabad közlekedni.

⁴ Az ütemterv jelenleg vitaanyag formában érhető el, elfogadására várhatóan 2016. októberben kerül sor.

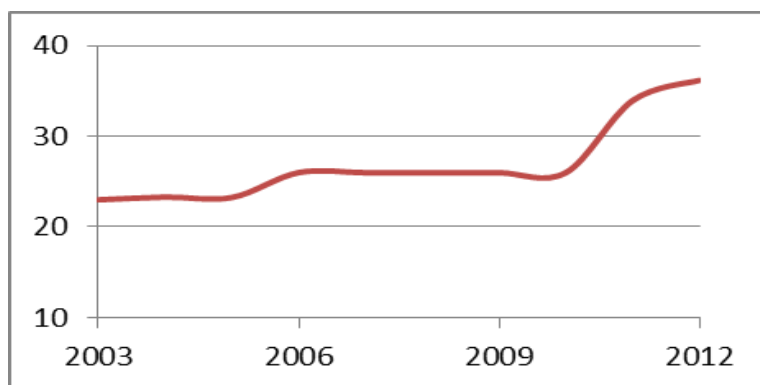
⁵ Az 1985-től 2003-ig terjedő időszakra vonatkozóan.



A kerékpárutak helyenként felújításra szorulnak (Forrás: KTI)

Jelenlegi állapot, igények

A város kerékpárforgalmi létesítményeinek hossza az elmúlt évtizedben folyamatosan nőtt. A kerékpárutak burkolatának minősége azonban nagyon eltérő, az újonnan épült szakaszok jó minőségű felülete mellett helyenként kifejezetten rossz, több esetben balesetveszélyes úthibák jellemzik a hálózatot.

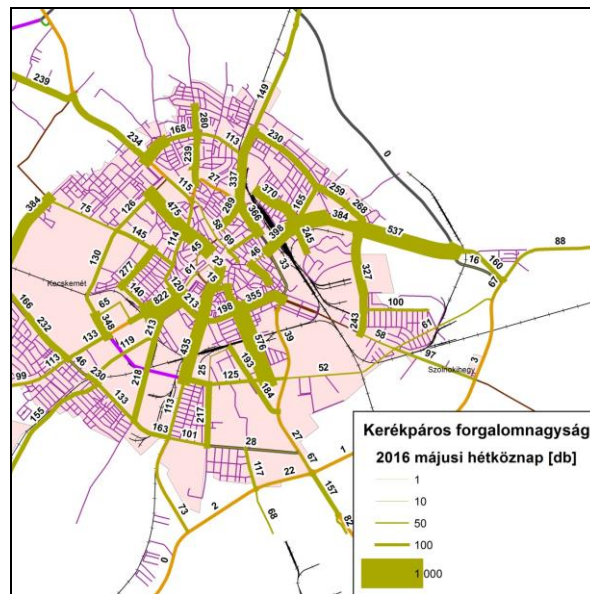


Kecskemét kerékpárforgalmi létesítményeinek hossza (km) (Forrás: KSH)

Annak érdekében, hogy Kecskeméten a korábban bemutatott kedvező adottságok ellenére a kerékpározás 8%-os⁶ részaránya növekedhessen, egyrészt fel kell ismerni a gátló tényezőket, másrészt fejlesztési elképzeléseket kell megfogalmazni. Fontos annak feltárása, hogy a város és lakói hogyan viszonyulnak a kerékpározáshoz, mint közlekedési formához. Ehhez nem csupán a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseit kell

⁶ A GKI 2014-ben végzett, 800 háztartásra kiterjedő felmérése alapján

átgondolni, hanem szemléletváltás is szükséges. Az alábbiakban bemutatásra kerülnek a kerékpározás területi jellemzői, a feltárt problémák és a javasolt megoldási lehetőségek.



Kecskemét és a bevezető utak kerékpárforgalmának nagysága (forrás: KTI)

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

Kecskemét szatellit településeinek egy része (Kadafalva, Ballószög, Helvécia, Hetényegyháza, Katonatelep), valamint a 10-15 km-re található Nagykőrös, illetve Városföld is elérhető kerékpárúton a belváros irányából, ez előbbi esetében azonban csak a Szent László körüttől a Mercedes gyár érintésével épült ki a kerékpárút, hiányzik a belvárosi kapcsolat. A napi ingázás során a szatellit településekről a 10 km-nél hosszabb utazások a jellemzőek, így a kerékpár és a közforgalmú közlekedés együttműködésére kell törekedni, mind a járművön való szállítás, mind a kulturált kerékpártárolók tekintetében.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

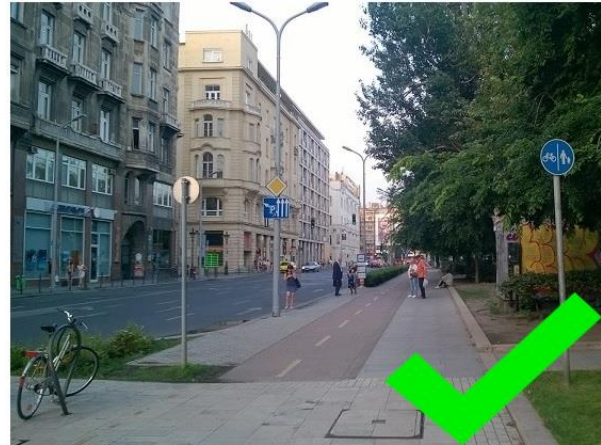
A városhatár és a Nagykörút közötti területen bonyolódik le a lakóövezetből a Belváros felé haladó célforgalom, másrészt az itt található munkahelyekre áramló ingázó forgalom. A legnagyobb hiányosság a déli, délnyugati városrészek kapcsolatának hiánya, amit tovább súlyosbít az itt áthaladó vasútvonalak területelvágó hatása. E miatt a déli ipari terület, Rendőrfalu, Kósafalu városrészek, vagy Műkertváros mindössze két forgalmas főúton és egy mellékutcán közelíthető meg, annak ellenére, hogy nagy a kerékpáros forgalom, amire jó példa az Univer Product Zrt., ahova a dolgozók 25-26%-a jár kerékpárral munkába.

Több **külterületről** vezet be Kecskemétre kerékpárút, ám ezek minősége kívánnivalót hagy maga után.

A **városban** a déli területek nem képezik részét a hálózatnak, nehezen elérhetőek.

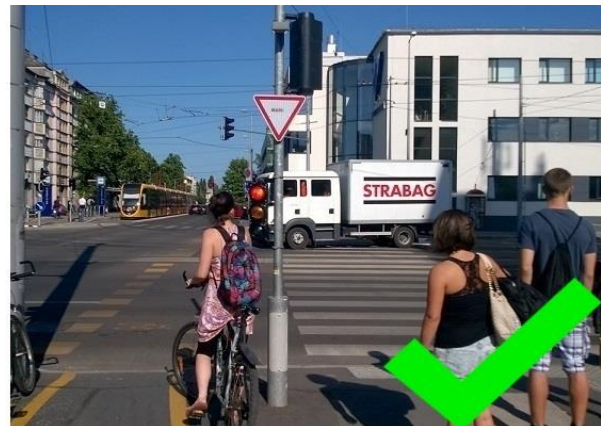
A **belvárosban** a gyalogosok között vezetett kerékpárosok konfliktusokat okoznak, hiányzik a tranzit kapcsolat.

Konfliktusforrás, hogy a főútvonalak mellett vezetett kerékpárutakkal párhuzamosan nem épült ki járda. Példa erre az Izsáki út melletti, gyalogos sétány benyomását keltő kerékpárút; a gyalogosforgalom itt a KRESZ alapján szabályos, ám balesetveszélyes, így nem követendő példa.



Kerékpárút és gyalogos forgalom (Forrás: KTI) Új X és pipa!!

Körülményessé teszi a kerékpározást a kerékpárutak sűrű oldalváltása, a nem megoldott átvezetések. A fényképes példán látszik, hogy a korszerűtlen, nem egyértelmű kialakítás kényelmetlenné teszi a kerékpározást, szabálytalankodásra ösztönöz.



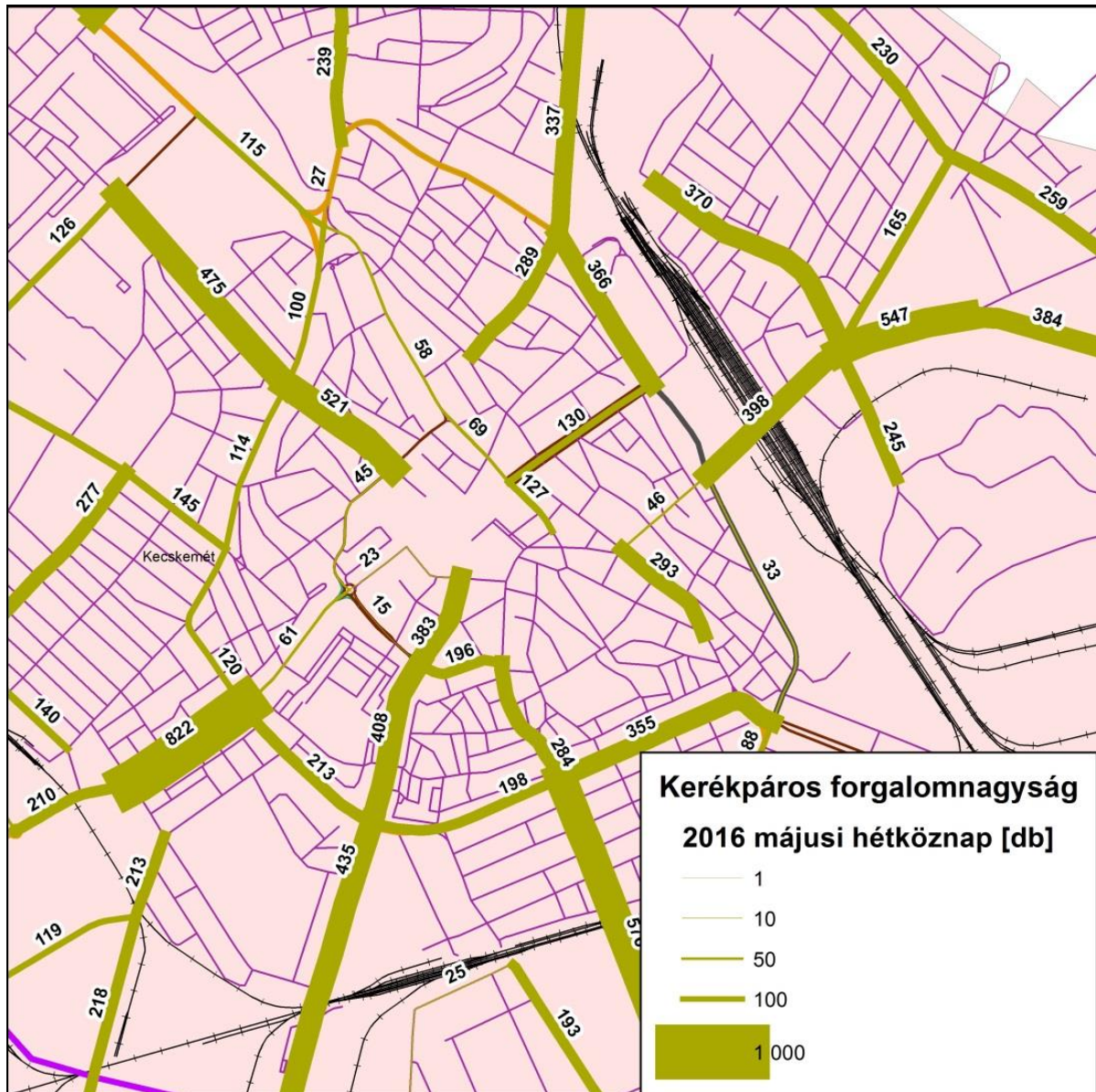
Kerékpárutak kereszteződésen történő átvezetése (Forrás: KTI)

Annak érdekében, hogy vonzó alternatíva legyen a kerékpározás, a forgalomvonzó létesítmények (például iskolák, bevásárlóközpontok) mellé megfelelő kapacitású kerékpártárolókat szükséges elhelyezni. Fontos, hogy ezek megfeleljenek a kerékpáros szakmai szervezetek ajánlásának.

Nagykörúton belüli terület

Kecskemét Önkormányzatának tervei között szerepel, hogy a Nagykörúton belül zéró emissziós zónát kerül kialakításra. Az itt kerékpározók számára ez öröndetes változás, hiszen egy csillapított forgalmú övezetben mindig sokkal könnyebben megoldható gyalogos forgalomtól elkülönítetten vezetett kerékpárutak kialakítása. Erre szükség is van, mert a Belváros kerékpárfogalmát bemutató ábrára tekintve látható, hogy több irányból is jelentős a Kiskörutat átlépve a városmagba érkező kerékpárosok száma. Mivel a Belvárosban számos forgalomvonzó létesítmény (hivatalok, oktatási

intézmények, kereskedelmi és szolgáltató egységek) található, melyeket sokan kérekpárral közelítenek meg, ezért fontos, hogy megfelelő számú és méretű kérekpártároló épüljön. A kérekpározás részben azért válik vonzóvá, hogy a célba érkezés után nem kell perceket gyalogolni a kérekpár biztonságba helyezése érdekében.

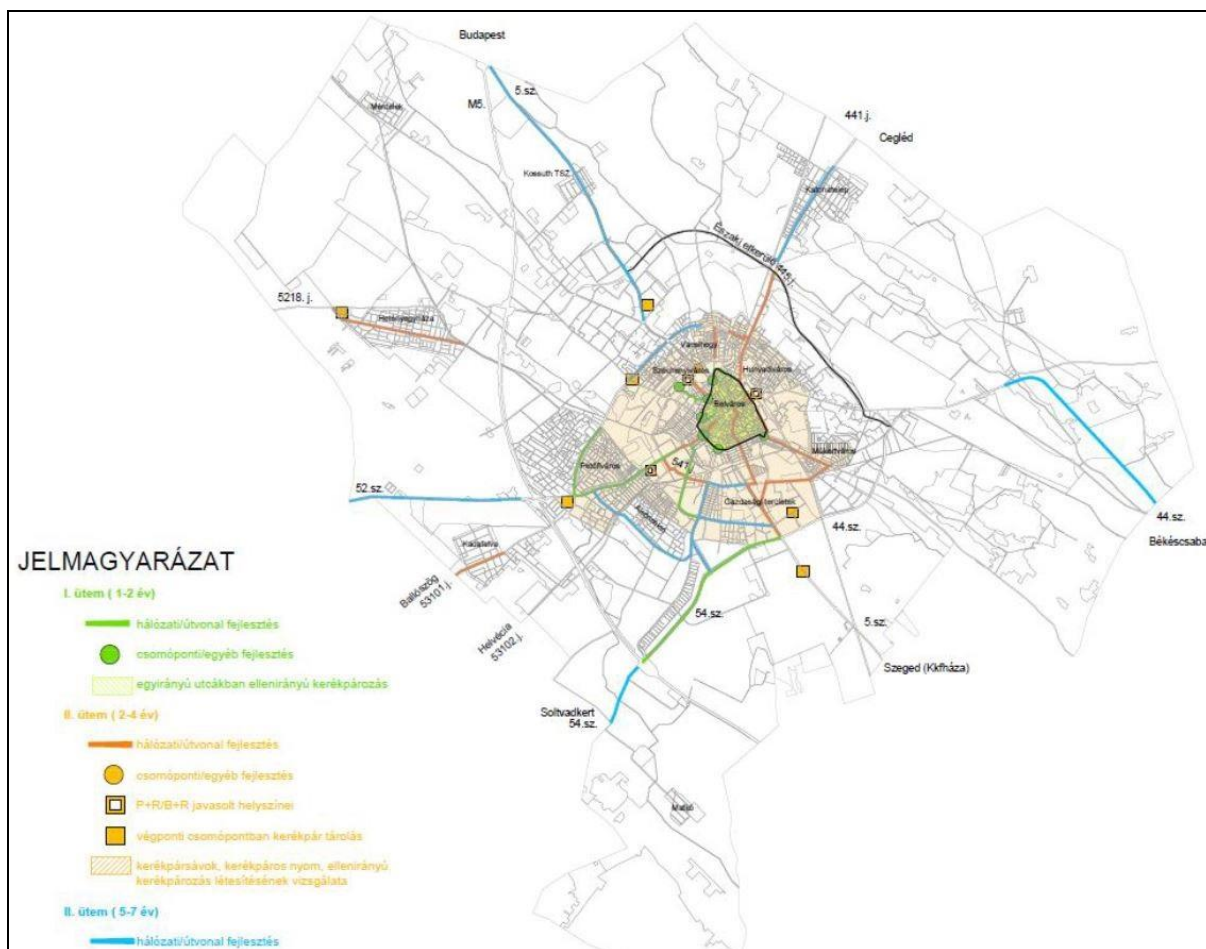


Kecskemét belváros kérekpárforgalmának nagysága (Forrás: KTI)

A Belváros esetében gondolni kell a tranzit kérekpárforgalomra is, vagyis azokra, akik úti céljukat a városmag keresztezésével érik el. Számukra fontos a gyors áthaladás és lehetőség szerint el akarják kerülni a nagy gyalogosforgalmú Szabadság és Kossuth teret, számukra kérekpársávot vagy nyitott kérekpársávot, de minimum kérekpáros nyomot szükséges kialakítani a Kiskörúton, emellett biztosítani az egyirányú utcákba mindkét irányból történő behajtást, aminek lehetőségét az Önkormányzat egy 2014-es tanulmányában már megvizsgálta.

Tervezett fejlesztések

Kecskemét Megyei Jogú Város közlekedésfejlesztési koncepciójának 2015-ös felülvizsgálatában számos kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó projekt jelenik meg. Nagyobb részük a hiányzó hálózati elemek pótlását megcélzó infrastruktúra-fejlesztési elképzelés, melyek között hangsúlyosan megjelenik a Déli iparterületek kerékpáros megközelíthetőségének javítása és a hiányzó körúti elemek pótlása. Emellett a tervezett projektek között szerepel új kerékpártárolók kihelyezése, illetve a meglévők bővítése a forgalomvonzó létesítményeknél, valamint kerékpáros kölcsönző rendszer kialakítása. A koncepció a tervezett intermodális csomópont megépítésével és a közforgalmú közlekedést érintő fejlesztésekkel kapcsolatban is javasol kerékpáros infrastruktúra-fejlesztéseket.



Kecskemét tervezett kerékpáros közlekedésfejlesztési elképzelései (Forrás: Kecskemét megyei jogú város kerékpárforgalmi hálózati terve, 2014)

KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS

Az Európai Unió ide vonatkozó dokumentumai (úgy mint „A városi mobilitás cselekvési terve”, a közlekedéspolitikai Fehér Könyv, és az „Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé”) megállapítják, hogy a magas színvonalú és megfizethető közösségi közlekedés a fenntartható városi közlekedési rendszer gerincét alkotja. A megbízhatóság, a tájékoztatás, a biztonság és a könnyű hozzáférés rendkívül fontos a busz-, a villamos- és a trolibusz-szolgáltatások, valamint a vasúti közlekedés vonzónak tételéhez. Az unió egyik legfontosabb célkitűzése a fenntartható közlekedés érdekében a CO₂ kibocsátás csökkentése, az integrált, intelligens és biztonságos közlekedési rendszerek kialakítása, élhető városi környezetek biztosítása az elérhetőség megvalósítása mellett.

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia szerint a jelenlegi személyszállítási igények döntő hányada – minden utazást számításba véve az utazások 97%-a, a motorizált utazások 96%-a – a helyi és elővárosi közlekedésben jelentkezik. Ezért is hangsúlyozottan fontos, hogy ez a nagyszámú helyváltoztatás – az unió elvárásainak is megfelelően – környezetbarát és fenntartható módon valósulhasson meg. Ennek egyik hatékony eszköze a helyi és elővárosi közlekedés közforgalmú közlekedési eszközökkel való lebonyolítása, az egyéni motorizált közlekedés hányadának csökkentésével. A cél elérése érdekében biztosítani kell az igényvezérelt közlekedésszervezést, a színvonalas közforgalmú közlekedés elérhetőségét, valamint az egyes szállítási módok közötti hatékony eszközváltás lehetőségét.

A fent említett Unió dokumentumok és célkitűzések alapján született hazai kormányhatározatok és közlekedésfejlesztési elvárások közül Kecskemét közforgalmú közlekedése kapcsán kettőt lehet kiemelni (1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat, 1010/2015. (I. 20.) Korm. határozat, Bács-Kiskun 2020 (Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Programja).

Érdemes figyelembe venni még Kecskemét Integrált Településfejlesztési Stratégiáját, amely 8 tematikus célt azonosított. Ezek figyelembe veszik mindazon városi szférákat (gazdaság, társadalom, infrastruktúra, természeti-környezeti tényezők), melyek átgondolt fejlesztése alapvetően meghatározhatja a város versenyképességét, hatékony működését, hosszú távú élhetőségét. Ezen célok közül egy kifejezetten a térségi elérhetőséget szolgáló közút- és közlekedésfejlesztésről, a hiányzó városszerkezeti jelentőségű közlekedési kapcsolatok kiépítéséről, valamint a belvárosban a gépkocsiforgalom kiszorításáról szól, míg a többi tematikus célnak (pl. a környezetbarát eszközök, technológiák széles körű alkalmazása) is vannak a közforgalmú közlekedéssel kapcsolatos vetületei.

Helyi és helyközi autóbuszos közforgalmú közlekedés



A város közúti közforgalmú közlekedését autóbuszokkal biztosítja a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (a Kunság Volán Zrt. jogutódja). A hálózatot 36, jellemzően nappali időszakban közlekedő (üzemidő iskolai előadási napokon 4:30-22:50 között), valamint két bevásárló forgalmat kiszolgáló viszonylat alkotja. A buszközlekedés erősen belváros központú, jellemzően átszállásokon alapuló tradicionális hálózat. Ez a haránt irányú és átlapolt utazási igényeket kevésbé tudja minőségileg kielégíteni, így bizonyos utazási relációkban nem nyújt minőségi alternatívát az egyéni közlekedéssel szemben.

A város helyközi közforgalmú közlekedését szinte kizárólag az autóbuszos közlekedési mód határozza meg, a vasútvonalak utasforgalma alacsony. Kecskemét elővárosi településeinek mindegyike rendelkezik autóbuszos kapcsolattal és viszonylag sűrű megállóhálózattal. A városban a helyközi autóbuszjáratok vég- és kiindulópontja a vasútállomás közelében, a Bethlen körút és a Noszlopy Gáspár park szomszédságában található (létesítésének éve: 1965.). Az évente több mint 10 millió utast és nagyjából 110 ezer járatot fogadó állomás kocsállásain elektronikus indításjelző működik. A várost három nemzetközi és számos távolsági vonal érinti, melyek biztosítják a megyeszékhely minőségi autóbuszos elérhetőségét és kapcsolatát Budapesttel, valamint a távolabb eső megyeszékhelyekkel, nagyvárosokkal. A környező települések közforgalmú elérhetőségét a szerteágazó regionális vonalak autóbuszjáratai biztosítják.

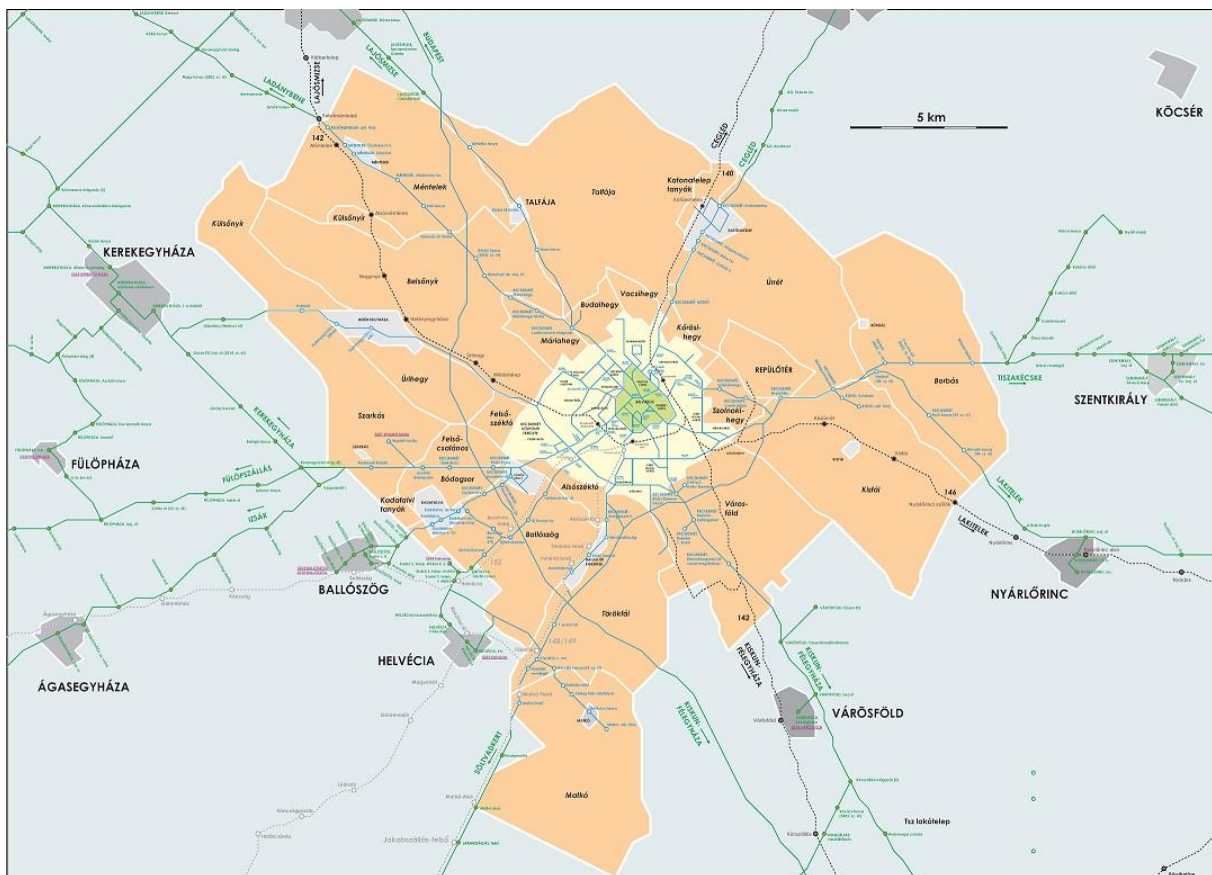
A város közlekedésében betöltött szerepe, kínálat

Kecskemét területileg nagy kiterjedésű, ugyanakkor alacsony népsűrűségű város, amelynek közlekedését a városmag közepéig benyúló sugaras kialakítás, és az egyirányú forgalmat biztosító belső gyűrű (kiskörút) határozza meg. A közösségi közlekedés szervezése szempontjából fontos feladat a városközpont kiszolgálása, mivel ez a kereskedelmi, üzleti, kulturális és közigazgatási élet – túlsúlyos – központja. Ugyanakkor a közösségi közlekedés iránt jelentkező legnagyobb igény a város peremén található a „kertvárosias” lakóterületek (pl. Petőfiváros, Alsószéktó, Műkertváros), a külső településrészek (pl. Kadafalva, Hetényegyháza, Katonatelep), valamint a városköz-

ponthoz közeli nagy népességszámú lakótelepek (Széchenyi és Árpádváros) irányából mutatkozik. A város közösségi közlekedésére érzékelhető hatást gyakorolnak még a település határában megjelent nagy alapterületű kereskedelmi egységek (pl. Tesco, Auchan, Metro), valamint az ipari munkahelyek.⁷

A kialakult hálózat egyik hátránya a városközpontban (Széchenyi tér) lévő nagy helyigényű végállomás. További hátrány, hogy a járatok a végállomás eléréséhez minden alkalommal végigjárják a kiskörút vonalát. A Széchenyi téri végállomáson 20 vonal végállomásozik, melyek közül 13 minden fordulóban bejárja a belső körutat.

A Noszlopy Gáspár parkban kapott helyet a város másik autóbusz végállomása. E végállomás kialakítása olyan, hogy a helyi és helyközi buszvégállomások közvetlenül egymás mellett helyezkednek el. A vasútállomás innen kb. 400 m-re található. A Noszlopy parki autóbuszállomás helyi oldalán 12 vonal végállomásozik. ⁸



Kecskemét helyközi autóbusz-közlekedésének viszonylathálózata (Forrás: KTI)

A központi belterület tökéletesen lefedett, és a távolabb eső belterületek is az úthálózat kiépítettsége mellett elérhető legnagyobb lefedettséggel kiszolgáltak. Térbeni lefedettség tekintetében a település helyi közlekedési kiszolgálása összességében megfelelő. Egyes új lakóterületek esetében ez nem megoldott, részben a közösségi közlekedést lehetővé tevő utak hiánya miatt.

⁷ Intermodális DET, 2. kötet, 121. old

⁸ Intermodális DET, 2. kötet, 122. old

A járműállományt 58 db autóbusz alkotja, melyek többsége alacsonypadlós és csuklós kialakítású (átlagélethetőségük 8,78 év).

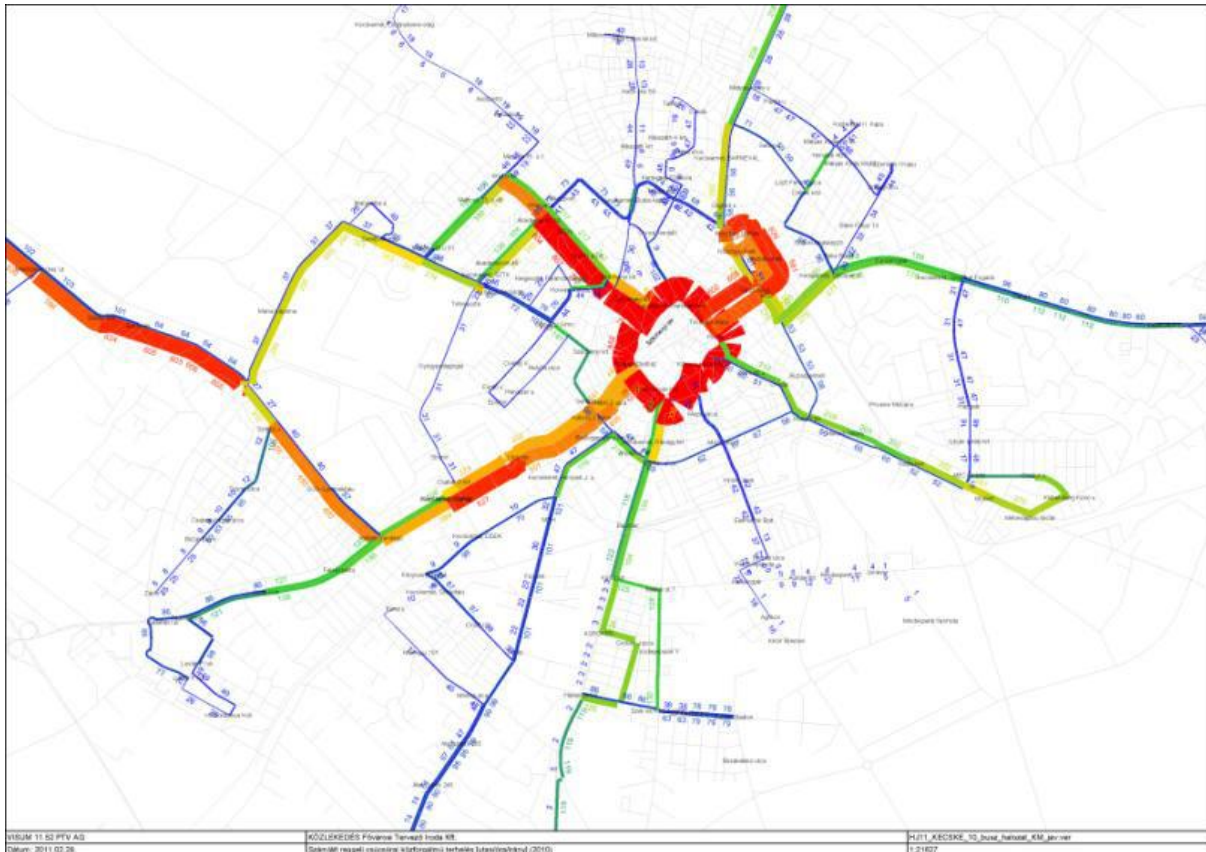
A legújabb, 2014. év eleji beszerzés során 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTech soros hibridhajtású, alacsony károsanyag-kibocsátású, tisztán elektromos üzemben is működő, így egy esetlegesen később kialakítandó belső zéró emissziós zónában is használható, alacsonypadlós járművel gazdagodott a város autóbuszflottája.

A helyi viszonylatokon közlekedő járműveken alapesetben elsőajtós felszállás van érvényben az 1990-es évektől. Azon viszonylatok esetében, ahol csuklós járművek közlekednek, a szolgáltató által kiadott utasítás alapján a gépjárművezetők a menetrend tartása érdekében minden ajtónál engedélyezhetik a felszállást.

A helyi autóbuszok többsége rendelkezik hangos és vizuális utastájékoztató berendezésekkel. A „Kecskemét Város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása-zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével” című, uniós és hazai támogatásból megvalósult projekt részeként 2015. szeptemberében adták át a városnak a helyi autóbuszok komplex forgalomirányító és utastájékoztató rendszerét, melynek fő feladata a valós idejű járműkövetés és operatív irányítás. A projekt keretein belül 77 autóbuszmegállóban helyeztek el új, a járatok valós megállóhelyi érkezési idejéről tájékoztató információs kijelzőket és hangos utastájékoztató eszközöket.

Jelenlegi állapot, igények

A városfejlesztési elképzelések között jelentős szerepet játszó intermodális csomópont megvalósíthatósági tanulmányának készítése során meghatározták a helyi közforgalmú közlekedési hálózat utasforgalmát, melynek reggeli csúcsidei adatait mutatja be a következő ábra:



Kecskemét helyi autóbusz-közlekedésének reggeli csúcsforgalmi adatai (Forrás: Intermodális DET, 2. kötet)

Az adatok alapján a hálózat leginkább leterhelt részei a kiskörút, valamint az egyetemi és a hetényegyházai irányok. Megállapítható, hogy a városi közösségi közlekedésre jellemző klasszikus, 3 csúccsal rendelkező görbe (reggeli, délutáni és esti csúcs) már csak nyomokban maradt meg, ennek magyarázatához további kutatás szükséges. Viszonylag élesen, korán és rövid időtartammal jelentkeznek a reggeli csúcsidőszak, amely az egész napi járműigényt meghatározza, de csak rövid ideig tart. A napközbeni és esti forgalom a reggeli csúcsidőszaki terhelés 50%-át sem éri el, a délutáni, munkahelyhez köthető csúcsidőszak hiányzik. Az iskolaidőszak végén emelkedik meg kissé a forgalom, de délutáni csúcsidőszakról a kecskeméti közforgalmú közlekedés esetében nem beszélhetünk.⁹

A szakértők által végzett felmérés alapján összességében megállapítható volt az is, hogy a város közlekedésében a személygépjármű közlekedés a domináns, 41%-kal. A közforgalmú közlekedés csupán a helyváltoztatások 19%-át jelenti.

⁹ Intermodális DET, 2. kötet, 129. old

Helyi közforgalmú közlekedés

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

A helyi autóbuszok biztosítják a városmagtól távolabb eső városrészek, (úgy mint Hetyényegyháza, Miklóstelep, Katonatelep, Borbás, Kisfái, Matkó) közforgalmú közlekedését is.

A szolgáltató helyközi, elővárosi forgalmat bonyolító autóbuszvonalai a helyi közlekedéssel ellátatlan településrészek kiszolgálásában is részt vesznek, így bizonyos időszakokban kiegészítik a város közforgalmú közlekedési rendszerét. Kadafalva településrészre utazók a Ballószögre és Helvéciára közlekedő, míg Felsőméntelekre utazók a Ladánybenei és a kunszentmiklósi helyközi járatokat vehetik igénybe. A 4, 4A helyi viszonylatokkal párhuzamos útvonalvezetésű szentkirályi/lakitelki/tiszakécskei helyközi buszokat szabad- és munkaszüneti napokon, míg az 52-es jelzésű autóbuszok esetében napi rendszerességgel a Bugacra és Kiskunhalasra közlekedő autóbuszokat is igénybe veheti az utazóközönség. A külterületeken az autóbusz megállóhelyek szolgáltatási színvonala nem megfelelő, hiányzik a szilárd burkolat, az esélyegyenlőség nem biztosított, nincs esőbeálló. A közlekedési módok megoszlása tekintetében a szatellit övezetben a közösségi közlekedést használók aránya összességében 26%, a személygépjármű használat 53 %.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város legnagyobb autóbusz-közlekedési gócpontja a Noszlopy Gáspár parkban, a helyközi autóbusz-állomással funkcionálisan egybeépült területen található, mindössze 400 m-re a vasútállomástól. Jelenleg innen végzik a menetrend szerinti járatok forgalomirányítását is. A Noszlopy parki autóbusz állomás 12 helyi járatnak a végállomása, melyek közül 6 járat a déli városrészeket és iparterületeket, 3 járat a nyugati, északnyugati, míg egy járat a keleti területeket tárja fel. További két járat a Nagykörút térségét érinti. A vonalak többsége elhalad a vasútállomás főbejárata előtt, ahol megállóhelyük is van, így biztosítva a vasúton érkezők átszállási lehetőségét.



A Noszlopy Gáspár parknál elhelyezkedő közforgalmú autóbusz-végállomás (Forrás: Google Maps)

A nagyobb lakótelepek, mint pl. Széchenyiváros, területén elhelyezkedő autóbusz-megállóhelyek döntő hányada szilárd burkolatú és jól megközelíthető, esőbeálló azonban nem mindenhol van. A kisebb beépítési intenzitású területeken a megál-

lőhelyek szolgáltatási színvonala nem megfelelő. Ezen a területen a lakótelepi lakosság 22%-a használja a közforgalmú közlekedési eszközöket, míg 29% személygépjárművel közlekedik. A családi házas belterületeken élők esetében nagyobb, 46% a személygépjármű használat, a közforgalmú közlekedést csupán 19% veszi igénybe.

Nagykörúton belüli terület

A Széchenyi téren található az 1970-es évek végén átadott helyi autóbuszállomás. Ez a forgalomirányított autóbusz-közlekedési csomópont a városi autóbuszhálózati viszonylatok közel kétharmadának végállomása, ami viszont – a mai közlekedési igények által támasztott elvárások alapján – már elavultnak számít. A helyszín – Kiskörút irányából történő – egyirányú megközelíthetősége napjainkra komoly hálózatszerzési problémák okozója. Városképi, környezetvédelmi (zaj, rezgés és levegőtisztaság) szempontból sem szerencsés a helyi buszállomás elhelyezkedése, s ezen érdemben még a 2014. év során beszerzett 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTech soros hibridhajtású – alacsony károsanyag-kibocsátású, tisztán elektromos üzemben is működő, így a lehatárolt belső „0” emissziós zónában is használható – alacsonypadlós járművek sem tudnak változtatni.



A Széchenyi téren elhelyezkedő helyi közforgalmú autóbusz-végállomás (Forrás: Google Maps)

A belvárosban a megállóhelyek szilárd burkolatúak, többségük biztosítja az esélyegyenlőséget, illetve rendelkezik esőbeállóval. Itt a közforgalmú közlekedés részaránya csupán 12%.

A helyközi közforgalmú közlekedés

Külső kapcsolatok és külső területek

Kecskemét külterületén elhelyezkedő megállóhelyek esetében több helyen hiányzik a szilárd burkolat, hiányoznak az egyenlő esélyű hozzáférést biztosító akadálymentesített megállóhelyi megoldások, a megállóhelyek megközelítése pedig nehézkes és nem biztonságos, gyakori az esőbeálló hiánya.

A környező településekről autóbusszal ingázók jellemzően Helvéciről, Nagykőrösről, Kerekegyházaról, Ballószögről, Lajosmizséről, Kiskunfélegyházáról, Jakabszállásról, La-

kitelekről, Szentkirályról és Tiszakécskéről érkeznek. A felsorolás azon településeket tartalmazza, ahonnan 250 főnél többen járnak a megyeszékhelyre, a legutóbbi országos utasforgalmi adatfelvétel (KTI, 2007) alapján.

A Mercedes gyár jelenleg 4 000 főt foglalkoztató cég (a dolgozók 60%-a személygépkocsit, további 17%-a helyi-, míg 14 %-a a helyközi buszáratokat veszi igénybe a munkába járáshoz). A helyi viszonylatok közül a 2D, 12D, 14D és 15D közvetlen kapcsolatot biztosít Hetényegyházára, a Nyíri útra, a Széchenyi térre és az autóbusz-állomásra. Az utóbbi évek fejlesztéseinek következtében és a gyárhoz betérő járatok számának növekedésével, egy enyhe utasszám-növekedés volt megfigyelhető az egész hálózatra vonatkoztatva.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A jelentősebb forgalmat bonyolító helyközi autóbuszmegállók a városban az Autóbusz-állomás, Széchenyiváros, Metro, Sütőipar, Konzervgyár, Halasi út, Kadafalvi út – Auchan, Katona József Gimnázium, valamint a belvárosban a Cifrapalota és Rávagy tér.

Nagykörúton belüli terület

A központi belterület minőségi módon érhető el közforgalmú közlekedéssel, azonban ennek az elérhetőségnek környezetvédelmi szempontból hátrányai is vannak, mert a helyközi autóbuszok jelentős környezeti terhelést rónak a város főúthálózata, például a kiskörút, a Rákóczi út és a Csongrádi út térségére. Különösen nagy kárt okoznak a Rákóczi út díszburkolatának az azon végighajtó autóbuszok.

Tervezett fejlesztések

A közforgalmú autóbusz közlekedést érintő fejlesztési elképzelések a város 2015-ben felülvizsgált közlekedésfejlesztési koncepciója alapján a következők:

- Intermodális csomópont kialakítása a vasútállomás környezetében a vasúti, autóbuszos és egyéni közlekedési módok összekapcsolása érdekében,
- A közforgalmú autóbusz közlekedés előnyben részesítése érdekében történő fejlesztések, úgymint autóbusz sávok kialakítása, forgalomtechnikai eszközökkel az autóbusz közlekedés előnyben részesítése, csomópontok forgalomszabályozásának módosítása,
- A Széchenyi téri autóbusz végállomás áthelyezése,
- Újragondolt autóbuszhálózat kialakítása,
- Igényvezérelt közlekedés bevezetése a jobb lefedettség biztosításáért,
- Regionális közlekedésszervezés kialakítása,
- Környezetbarát járműpark kialakítása,
- Intelligens közlekedési rendszer (ITS), utastájékoztatás és forgalomirányítás megvalósítása,
- E-jegyrendszer bevezetése.

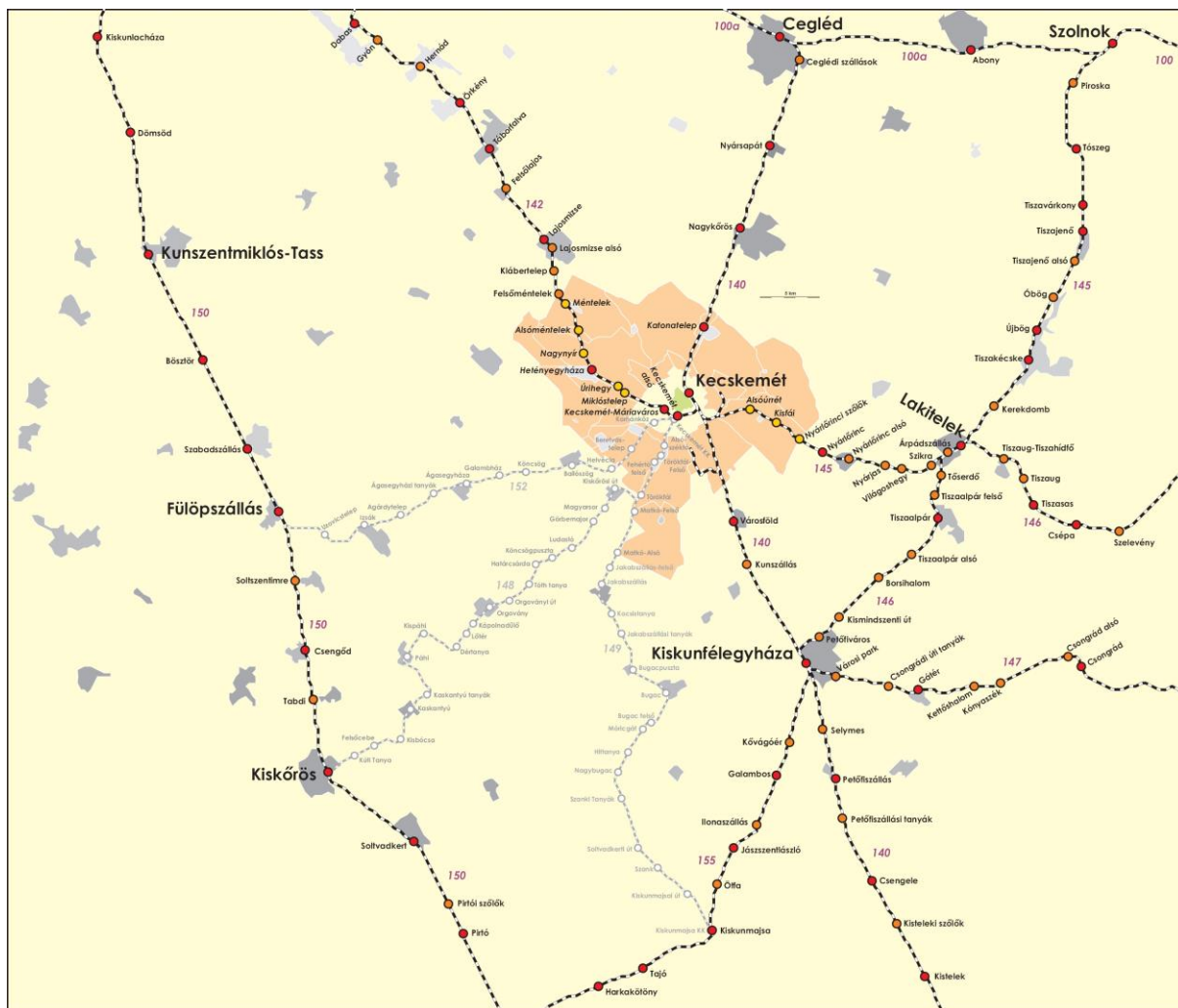
A vasúti közlekedés szerepe, kínálata Kecskeméten



Kecskemétet és az azt körülvevő tanyavilágot, külterületeket történelmi okokból kifolyólag sűrűn hálózta be a vasút. E hálózat azonban jelenleg a regionális, ingázó forgalomban szinte semmilyen szerepet nem kap. A vasúti közlekedés azonban fontos eleme a fenntarthatóságnak, hiszen környezetbarát és nagy tömegeket tud egyszerre szállítani. Másfelől a fajlagos költsége magasabb, mint az autóbuszé, ezért a vasút ilyen irányú fejlesztése egy tudatos, a városvezetés és a városlakók által vállalt konszenzus eredménye lehet. Az alábbiakban azt tekintjük végig, hogy a vasút milyen szerepet tölt be a város közlekedésében, illetve az egyes vasútvonalakon milyen körülmények uralkodnak. Ezek alapján lehet megvizsgálni, hogy a vasút milyen módon lehet alternatívája, kiegészítője az autóbusznek.

A város közlekedésében betöltött szerepe

Kecskemét jelentős vasúti kapcsolatokkal rendelkezik, mivel a városon halad keresztül a Cegléd - Szeged (140.sz.) vasúti fővonal, ezen kívül ide fut be több mellékvonal, nevezetesen Lajosmizse, Fülöpszállás és Lakitelek irányából. A megyeszékhely vasútállomása (megnyitás éve: 1853.) a Kodály Zoltán téren, a Katona József Park mellett található. A vasútvonalak a várost félkör alakban veszik körül és a közúthálózatot számos helyen keresztezik. A kereszteződések közül 3 kivételével (egy alul- és két felüljáró), valamennyi szintbeni, és ez utóbbiak 10 helyen akadályozzák a közúti közlekedést.



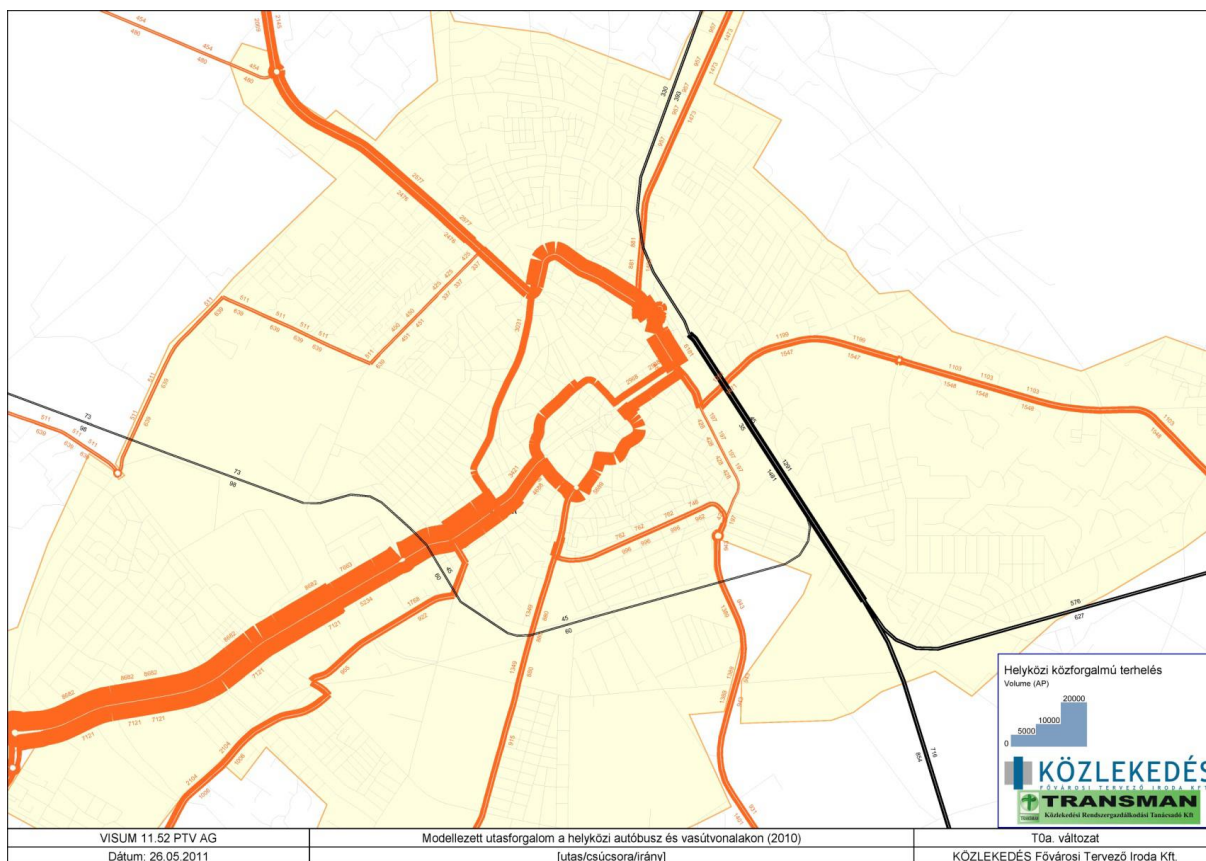
Kecskemét és környékének vasúti hálózata (Forrás: KTI)

Jelenlegi állapot, igények

A város intermodális csomópontjának megvalósításához elkészített döntéselőkészítő tanulmány adatai alapján megállapítható, hogy vasúti le- és felszálló forgalom szinte kizárólag csak Kecskemét állomáson bonyolódik. Ezzel szemben az autóbusz végállomáson kívül hat további olyan buszmegálló is van, aminek utasforgalma több, mint kétszerese a Kecskemét vasútállomásának.

A közvetlen összehasonlítást rontja, hogy a helyközi autóbusz közlekedés részt vesz a helyi közlekedésben, a vasúti közlekedésnek ilyen szerepe mindössze Katonatelep állomás (mint szatellit belterület) és Kecskemét állomás között van. A kecskeméti központi belterületen a vasúti közlekedés – ritka követési idejének, kedvezőtlen mellékvonali menetidejének, rugalmatlan árképzésének és kimondottan rossz térbeni lefedettségének köszönhetően – egyáltalán nem szolgál ki helyi közlekedési igényeket.¹⁰ Ezt az eredményt szemlélteti a város elővárosi közlekedési fejlesztését célzó elképzeléseket vizsgáló tanulmány következő ábrája is, amely a modellezett utasforgalom térképes megjelenítésével alátámasztja az előzőekben leírtakat:

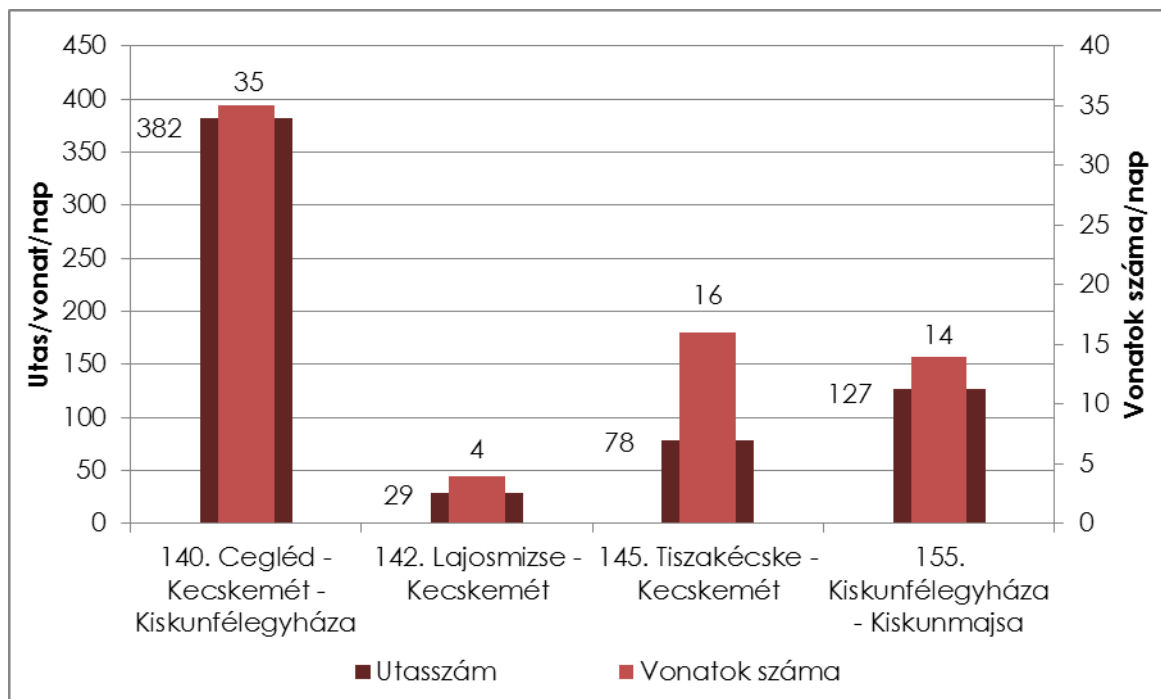
¹⁰ Intermodális DET II.kötet 173.oldal



Modellezett csúcsórai helyközi utasforgalom az autóbusz (narancssárga) és vasúti (fekete) hálózaton
(forrás: Intermodális DET II.kötet)

Jól látható, hogy a helyközi autóbusz közlekedés nagyságrendileg nagyobb szerepet vállal a vasúthoz képest a város elővárosi közlekedésének lebonyolításában.

Az elővárosi vasútfejlesztés megvalósíthatósági tanulmányának keretében végzett 2012. évi utasszámlálás eredményeképpen az egyes vasútvonalak átlagos utasszámai a következőképpen alakultak:



Átlagos utasszám az egyes vasútvonalakon (Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése, Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése alapján saját szerkesztés)

Az utasszámlálás, valamint az összközlekedési adatok feldolgozása alapján megállapítható, hogy a város elővárosi közlekedésében a vasút csupán 2,8%-os részarányt képvisel.

Jelentős problémaforrás az eltérő közlekedési módok közötti minőségi átszállópontok hiánya a városban, ahol az egyéni közlekedésről közforgalmú közlekedésre, a helyi közlekedési eszközről helyközire, a vasútról autóbuszra stb. lehet közvetlenül átszállni. Az Intermodális Csomópont megvalósítása jelentős mértékű beruházás, mely számos előnye közül az elővárosi vasút versenyképességét is javíthatná.

A helyi, helyközi, távolsági közlekedés strukturálisan és intézményi szinten is elkülönül. Eltérő a megrendelő és az ellátásért felelős személye, valamint tarifarendszer adottságai, amik nehezítik az integrált közlekedési rendszer kialakítását. A különböző közlekedési szolgáltatók menetrendjét is jobban össze kell hangolni, mert ez az utazóközönség egyik legfontosabb elvárása.

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

■ 140-es vonal

A 140-es vasútvonal a (Budapest –) Cegléd – Szeged vasúti fővonal, mely a transzeurópai áruszállítási hálózat része és jelentős forgalmat bonyolít le. A vasútvonal egyrészről kapcsolatot biztosít Budapesten és Győrön át Bécs felé, másrészről Szolnokon át Záhony felé, harmadrészről pedig Szegeden át Szabadkával.

A vasútvonal jelen Mobilitási Tervet érintő körülbelül 68 km-es szakasza villamosított, normál nyomtávú fővonal, amely a Városföld–Kiskunfélegyháza szakaszon kétvágányú. A vonal pályasebessége Magyarországon jónak mondható, Cegléd és Kis-

kunfélegyháza között 120 km/h, Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás között 100 km/h. 2003-2008. között a vonalon jelentős pályafelújítások történtek, aminek hatására javult a vasúti közlekedés biztonsága, csökkent a zavarérzékenysége.

A felvételi épületek többségének állapota megfelelő, az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nagyrészt megfelelő, ezen kívül a nagyobb állomásokon P+R és B+R parkoló is megtalálható.

A vonalon az elővárosi és távolsági jellegű személyszállítás 2006 óta ütemes menetrend szerint történik. Naponta 15 db „hibrid IC” (InterCityvel egyesített gyorsvonat) vonatpár közlekedik Budapest és Szeged között Kecskemét érintésével órás ütemben, illetve menetrendi időszaktól függően egy további IC-pár és egy expresszvonatpár közlekedik. A sebesvonatokat napi egy Budapest—Szeged vonat, míg a gyorsvonatokat napi egy Szeged—Budapest vonat képviseli. Kecskemét és Kiskunfélegyháza között napi 8 személyvonatpár, illetve reggel Budapest felé egy személyvonat közlekedik.

A vonal teherforgalma a TEN-T korridor miatt jelentős, amelyet tovább növelnek a 2011-ben átadott Mercedes-gyár szállítási és az algyői mezőkön kitermelt kőolajat szállító vonatok is. Némi visszaesést eredményezett azonban a kiskundorozsmai terminál megszűnése miatt elmaradó Ro-La kombinált forgalom.

A Kecskemét - Városföld állomásközből Kecskemét állomástól 2,3 km-re található Kecskeméti elágazás, ahol a 142. számú vonal, mint deltavágány csatlakozik a fővonalba, illetve ahol a 145. számú vonal kiágazik a szegedi fővonalból. A Kecskemét-Kecskeméti elágazás között a 145. számú mellékvonal, mint kétvágányú vonalszakasz funkcionál, mely nyíltvonalon keresztezési lehetőséget biztosít az itt közlekedő vonatoknak. Kecskeméti elágazástól 0,5 km-re épült meg a DAIMLER Benz Kecskeméti Gyárának nyíltvonalon iparvágány kiágazása, amely közvetlen kapcsolatot biztosít a gyár és a szegedi fővonal között.¹¹

▪ 142-es vonal

A 142-es vasútvonal (Budapest-Lajosmizse-Kecskemét) II. kategóriájú országos törzhálózati besorolású vonal, melynek Kecskemét várost érintő, körülbelül 24 km-es szakasza egyvágányú, nem villamosított normál nyomtávú. A vonal maximális pályasebessége 60 km/h. A pálya a rendszertelen és elégtelen fenntartási munkák miatt rossz állapotban van. Állandó, és ideiglenes lassú jelek is gyakoriak a vonalon. Kecskemét alsó – Lajosmizse szakaszon állomástávolságú közlekedés van érvényben, egyes vonalszakaszokon a biztosítóberendezés nem működik. A vasútvonal kapcsolatot biztosít Lajosmizsén át Budapestre, így e vonal a 100a és a 140-es vonal üzemzavara esetén kerülő útirányként tud szolgálni.

A felvételi épületek többségének állapota nem megfelelő, sokszor kritikus, valamint az utasok időjárás elleni védelme sem biztosított sok helyen. A vonalon vegyes álla-

¹¹ forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése, Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése, DÖNTÉSELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY - HELYZET-ÉRTÉKELÉS

potú peronok találhatóak, változó hosszal, általában sk+15 cm magassággal, az esélyegyenlőség biztosítása nélkül, szintbeni megközelítéssel. Az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nem megfelelő, az autóbuzsos közlekedés inkább párhuzamos szerepet tölt be, semmint ráhordót, ezenkívül az állomásokon nincs P+R és B+R sem.

A vonalon elővárosi jellegű a személyszállítás. A személyforgalmat 2009. decembereben leállították, azonban 2010. júliusában újraindították, most naponta 2 db személyvonatpár közlekedik Lajosmizse és Kecskemét között. A főváros felé utazók így átszállásra kényszerülnek Lajosmizse állomáson. Ugyanakkor a vasútvonal teherforgalma jelentős, mivel Táborfalva térségében kiterjedt honvédségi iparvágányhálózat terül el, valamint Hetényegyháza állomásnál üzemanyagtároló telep található. A vonal környezetében emellett ipari üzemek is települtek, amelyek teherkocsijait Kecskemétre továbbítják a vasútvonal déli részéről. Ezen kívül Kecskemét alsón és Lajosmizsén van árufeladás.

■ 145-ös vonal

A 145-ös vasútvonal (Kecskemét – Lakitelek – Szolnok) országos mellékvonal besorolású. A jelen tanulmánnyal érintett 26 km-es szakasza nem villamosított, normál nyomtávú. A vonal maximális pályasebessége 60 km/h. A vonalon komolyabb felújítás, átépítési munkák utoljára az 1960-as években történtek. A vasútvonal egyrészről kapcsolatot biztosít Tiszakécskén át Szolnok, másrészről pedig Szentés felé.

A felvételi épületek többségének állapota nem megfelelő, sokszor kritikus, valamint az utasok időjárás elleni védelme sem biztosított sok helyen. A vonalon vegyes állapotú peronok találhatóak, változó hosszal, általában sk+15 cm magassággal, az esélyegyenlőség biztosítása nélkül, szintbeni megközelítéssel. Az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nem megfelelő, ezen kívül az állomásokon P+R és B+R parkoló nincs, illetve a már meglévők színvonala, kialakítása sem funkcionális.

A vonalon az elővárosi jellegű személyszállítás ütemes menetrend szerint történik. Naponta 6 db személyvonatpár közlekedik Kecskemét és Szolnok között 2-3 órában, illetve ütemen kívül Kecskemét és Szolnok között naponta 1 személyvonat, illetve Tiszakécske és Kecskemét között naponta 1 személyvonat. A vonalon, a MÁV Start szerelvény összeállítási tervei szerint 6341 típusú orosz dízel motorvonatok bonyolítják le a forgalmat, melyek egy motorvonati egységgel közlekednek. Ezen motorvonatok rendkívül rossz üzemkészsége miatt napi rendszerességgel előfordul, hogy a szentesi fűtőház, a meghirdetett orosz motorvonatok helyett Bz motorvonatot kénytelen pótlásként beállítani.

■ 152-es vasútvonal

A 152-es (Fülöpszállás – Kecskemét) országos mellékvonal besorolású. A vasútvonal érintett 42 km-es szakasza egyvágányú, nem villamosított, normál nyomtávú. A vonal maximális pályasebessége jelenleg 20-30 km/h. A vonalon az utolsó jelentősebb felújítás 1937-ben történt. A vasútvonal egyrészről kapcsolatot biztosít Kunszentmiklóssal át Budapest felé, másrészről Kiskunhalason át Baja felé, harmadrészről pedig

Kelebián át Szabadkával. A vasútvonalon a személyszállítás 2007 óta szünetel, ennek megfelelően a személyszállítási infrastruktúra a folyamatos rongálások következtében igen rossz állapotban van. A vonalon csak eseti teherforgalom van.

148-as és 149-es vonalak

A 148-as és 149-es vasútvonal 53 illetve 44 km-es szakasza egyvágányú, nem villamosított, keskeny (760mm) nyomtávú vonal, a síneken az engedélyezett maximális pályasebesség 40 km/h volt, de az utolsó években több szakaszon is 20-30 km/h-s sebességkorlátozás volt érvényben. A vasútvonalakon a személyszállítás 2009 decembere óta szünetel, ennek megfelelően a személyszállítási infrastruktúra a folyamatos rongálások következtében rossz állapotban van és jelenleg nem alkalmas a közlekedésre.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület, valamint a belvárosi terület

Az alábbi táblázatban vannak feltüntetve Kecskemét közigazgatási területén belül található vasútállomások. A táblázatban látható, hogy Kecskemét állomás kivételével egyik állomáson illetve megállóhelyen sincs semmilyen szolgáltatás. A 142-es vonal két, és a 145-ös vonal három, a tanyavilágban található megállóhelye kivételével mindnek van közösségi közlekedési kapcsolata.

Állomás neve	Vonalszám	Elérhető szolgáltatások	Állomásépület?	P+R, B+R kialakítható?	Közforgalmú közlekedési kapcsolat
Kecskemét	140, 142, 145, 152	menetjegykiadás, büfé	van, nyitva az utasforgalomnak	igen	Vasútállomás, Noszlopy G. park: helyi buszok
Katonatelep	140	nincs	van, forgalmi szolgálattal	igen	Kocsis Pál u. mh.: 23-as busz
Kecskemét alsó	142, 152	nincs	van, leromlott állapotú	igen	nincs
Kecskemét-Máriavár	142	nincs	van, esőbeálló	B+R	Tatár sor mh.: 5-ös busz
Miklóstelep	142	nincs	van, de le van zárva	igen	Miklóstelepi bej. út: 15-ös, 29-es busz
Úrihegy	142	nincs	van, magántulajdonban	csak B+R	Úrihegy vmh.: 15-ös, 29-es busz
Hetényegyháza	142	nincs	van, de le van zárva	igen	nincs
Alsóménstelek	142	nincs	van, de le van zárva	igen	nincs
Ménstelek	142	nincs	van, leromlott állapotú	igen	Ménstelek, kp.: helyközi járatok
Felsőménstelek	142	nincs	van, leromlott állapotú	igen	Felsőménstelek, autóbusz ford: helyközi járatok
Alsóúrrét	145	nincs	van, magántulajdonban	igen	nincs
Kisfái	145	nincs	van, magántulajdonban	igen	nincs
Nagylőrinci szőlők	145	nincs	nincs	igen	nincs
Helvécia	152	nincs	van, de le van zárva	igen	Szabó Sándor telep, vasúti átj.: helyközi járatok
Kecskemét KK	148, 149	nincs	van, de le van zárva	igen	Kecskemét alsó v. á., Halasi úti felüljáró: 2-es busz
Törökfői felső	148, 149	nincs	nincs	igen	Bodri kereszt: 32-es, 52-es busz
Fehértói felső	148, 149	nincs	nincs	igen	Kerekes tanya: 32-es, 52-es busz
Törökfői	148, 149	nincs	van, de le van zárva	igen	Törökfői v. m.: 32-es, 52-es busz

Kecskemét területén található vasútállomások jellemzői (Forrás: Kecskemét városi és elővárosi vasúti közlekedésének fejlesztési lehetőségei)

Tervezett fejlesztések

A 140-es Cegléd – Szeged vasúti fővonalból kiágazó, közel egy km hosszú iparvágány biztosít kapcsolatot tehervonatok részére. Egy 2014-ben készült UTIBER tanulmány¹² vizsgálja a tervezett intermodális csomópont és a déli iparterület között egy új

¹² KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0002 „Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” című projektjavaslatra vonatkozó Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányhoz (RMT) kapcsolódó

villamos kiépítésének és megvalósításának, valamint a gyárhoz vezetett 140. sz. vasúti fővonalból kiágazó, közel egy km hosszú iparvágány vasúti személyszállítási igényeket is kielégítő szolgáltatás beindításának lehetőségeit.

Ezt alátámasztandó, a Mercedes kecskeméti gyára is készítettett 2015-ben egy olyan utasszámlálást, amely során a gyárat is érintő közforgalmú autóbuzos közlekedésen utazó alkalmazottak számát mérték fel. A következő táblázat mutatja az utazási célokat és azok utasforgalmát a reggeli műszakváltás után (6 és 7 óra között).

	Állomásnév	Leszállók száma [fő]	Utasszám irányonként [fő]
140	Cegléd	27	77
	Nyársapát	8	
	Nagykőrös	42	
	Városföld	4	44
	Kunszállás	5	
	Kiskunfélegyháza	34	
	Petőfiszállás	1	

A Mercedes-gyár megbízásából készített, a 140-es vasútvonallal párhuzamos autóbuzos utasszámlálás adatai (Forrás: Mercedes)

A táblázatból kiolvasható, hogy a legnagyobb forgalom Cegléd, Nagykőrös és Kiskunfélegyháza felé irányul, mely települések a 140-es vasútvonalon keresztül is elérhetőek. Ezen kívül megfigyelhető, hogy bár a Cegléd és Kecskemét közötti vonalszakaszt több Mercedes alkalmazott veszi igénybe, azonban Városföld és Petőfiszállás között közlekedő 44 főt egy BZmot típusú motorvonat is el tudná szállítani.

A következő közforgalmú közlekedésfejlesztési projektek megvalósítása tervezett:

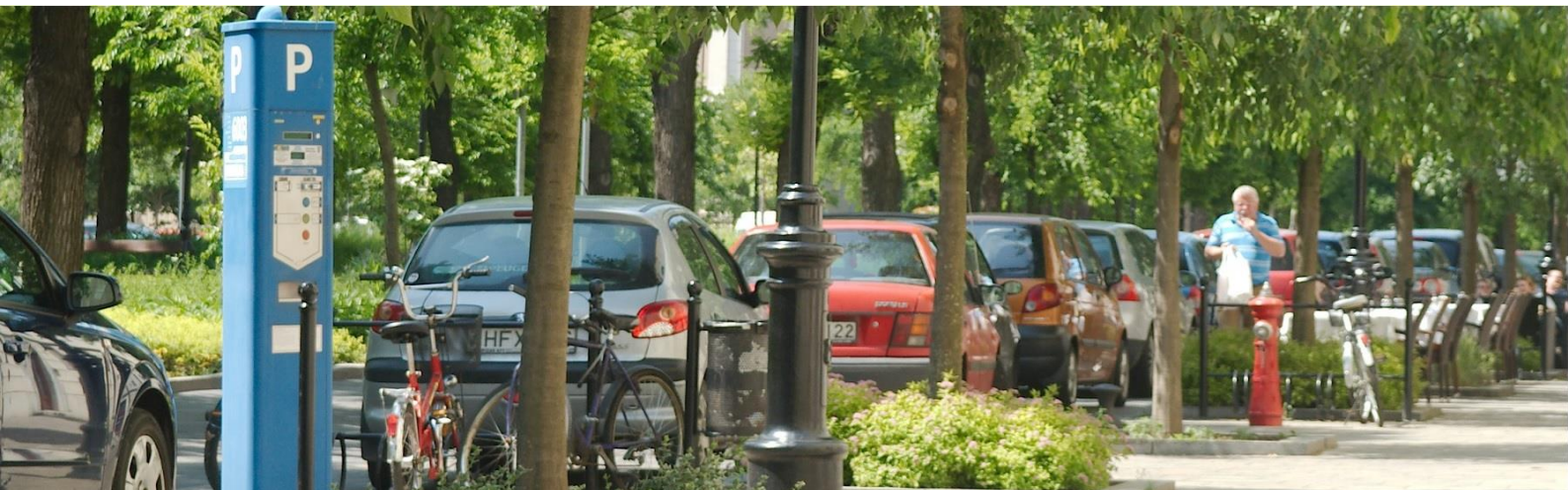
- Vasúti pályaszerkezet komplex átalakítása, biztosítóberendezések cseréje Kecskemét vasútállomáson,
- P+R parkolók kialakítása az IMCS közelében,
- Az Intermodális Csomópont (IMCS) és a déli iparterületet összekötő kötöttpályás közlekedési rendszer kialakítása,
- A vasút, a helyi és helyközi közforgalmú közlekedés hálózatának és menetrendjének újratervezése.

A külső területek közlekedési kapcsolatainak fejlesztése és a térségi elérhetőség javítása érdekében szükséges a 145. vasútvonalon, a Kecskemét reptéri kiágazása és Tiszakécske közé eső szakasz fejlesztése, a 152. számú vonalon Fülöpszállás és Kecskemét között a személyforgalom visszaállítása, a 142. vasútvonal esetében a Lajosmizse és Kecskemét vonalszakasz fejlesztése. A 149. számú vonalon Kecskemét KK és Bugac-felső szakaszon elsődlegesen a személyforgalom turisztikai célú visszaállítása, majd egy későbbi fázisban pedig a 148-149. sz. vasútvonalakon a személyszállítás újraindítása.

„intermodális csomópont és a déli iparterület kötöttpályás közlekedési módjainak vizsgálata” című projektjavaslatra vonatkozó Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítése az uniós elvárások szerint

További vasúti közforgalmú közlekedési projektek jelenleg koncepció szinten léteznek.

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS



Az EU közlekedéspolitikai Fehér Könyve hangsúlyos célként fogalmazza meg többek között a CO₂ kibocsátás csökkentését, a fosszilis üzemanyagok felhasználásának csökkentését, a nagy távolságú szállítások környezetbarát módra történő terelését. A dokumentum főként a távolsági és nemzetközi forgalomra értelmezhető célokat tűz ki, de a közlekedésbiztonság javítása, a szolgáltatási színvonal növelése, a környezet-szennyezés csökkentése vagy az integrált városi mobilitási tervek települési szinten is értelmezhetőek, így a közúthálózat fejlesztési szükségletei, az elmaradások felszámolásának feladatai is levezethetők belőle.

Személygépkocsi-forgalom

A város közlekedésében betöltött szerepe

A személygépkocsi-forgalom egy modern város életének természetes velejárója, bizonyos utazási okoknál (például vásárlás, egészségügyi okok, szabadidő) a személygépkocsi használat 90% feletti arányt mutat, de a napi forgalom jelentős részét kitevő munkába járásban is 50% körüli értékkel részesedik. Vannak olyan társadalmi csoportok, mint például a cégvezetők, egyéni vállalkozók, akik közlekedési igényeiket közel 100%-ban személygépkocsival valósítják meg, de az alkalmazottak többsége is személygépkocsival jár munkába. Ezek alapján a személygépkocsis utazásokra általános és széles körű igény van, emellett az ilyen típusú utazások jelentős részének indokoltságát és jogosságát sem lehet kétségbe vonni.

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

Kecskemét legfontosabb külső közúti kapcsolata az M5-ös autópálya, ami a várost az ország központjához, az ország fejlettebb nyugati területeihez illetve Európához köti, egyben az eredetileg neki szánt szerep szerint az autópálya városi szakasza a település nyugati elkerülő útja is. Ez utóbbi szerep a megyei matricák 2015. január 1-i bevezetése és ezzel párhuzamosan a gyorsforgalmi városi elkerülő szakaszok fizetőssé tétele miatt háttérbe szorult. Az agglomerációs közlekedésben játszott funkcióján túl jelentős regionális és nemzetközi szereppel bír a 44. sz. főút. Emellett fontos szerepe

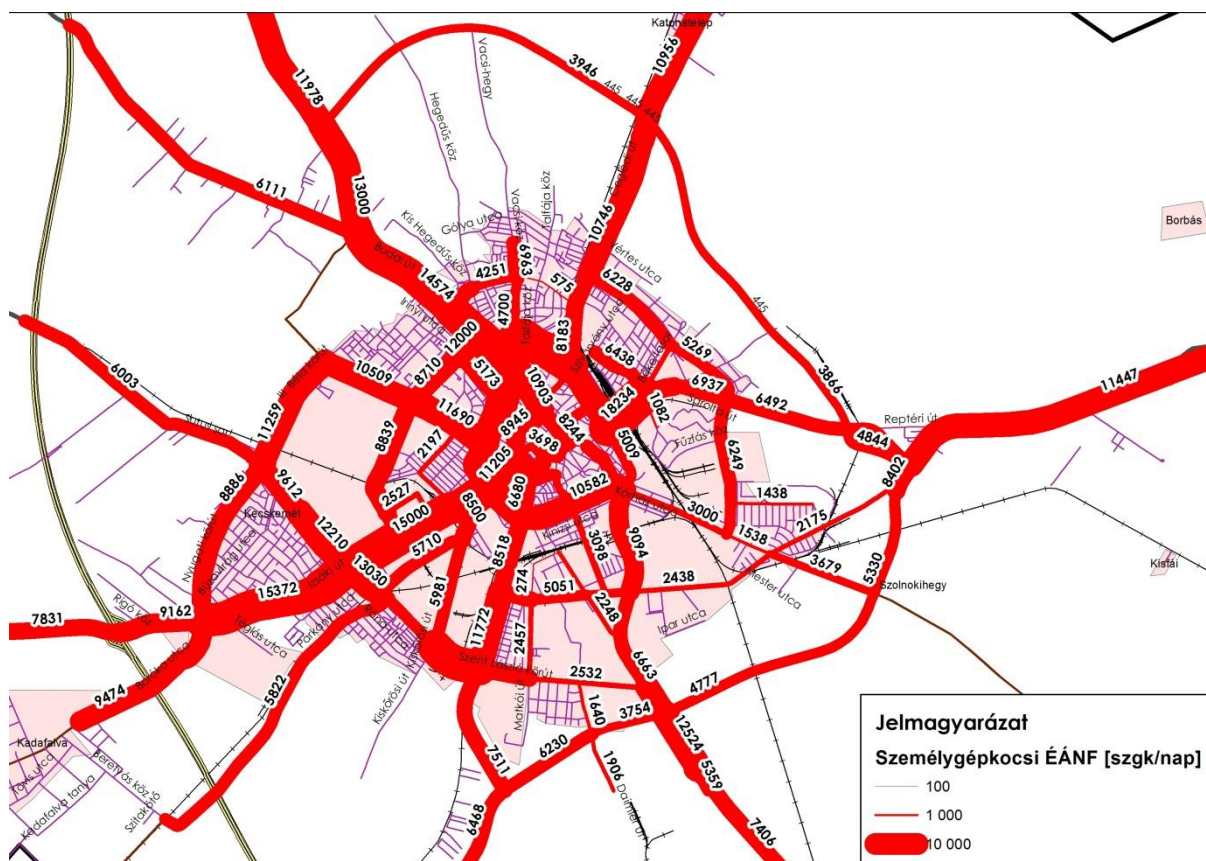
van az 52. sz. főútnak is a regionális nyugat-keleti viszonylatban. A város és elővárosai kapcsolatában kiemelkedően fontos az észak-dél irányultságú 5. sz. főút, amely áthalad a városon, továbbá a 441. sz. főút, amely Nagykőrös és Cegléd felé ad kapcsolatot. Ki kell emelni még a főleg szállítási szempontból meghatározó 54. sz. főút közigazgatási határon belüli szakaszát, amely a déli iparterület vállalatainak ellátásában játszik kiemelkedő szerepet. A klasszikus szerkezetből kissé kilóg a Hetényegyházra vezető út, hiszen közigazgatásilag Kecskemét belterületéhez tartozik, de attól jól elkülönül, az 5218. j. út vezet ide, mint országos mellékút. A városba beérkező sugárirányú utakat köti össze a központi belterületet ma már csaknem teljesen körbe ölelő, a 445. sz.-44. sz. és 54. sz. főutakból álló elkerülő útszakasz, amely az M5-ös autópályán érkező tranzitforgalom elvezetésében játszik mindinkább meghatározó szerepet.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város közúthálózatának szerkezetére a sugaras-gyűrűs elrendezés jellemző. A sugár irányú utakat körutak kötik össze. A sugárirányú utak túlnyomó része országos közút, a gyűrű irányú utak elsősorban helyi utak. A város széle közelében találjuk az ún. Királyok körútját, ahol jelentős hálózati szakadások vannak, a körbejárás nem valósítható meg, ugyanakkor a nemrégiben átadott Nyugati körút jelentős hiányosságot szüntett meg. A központ felé haladva a következő körúti elem, amely szintén közel sem teljes, csak hosszabb-rövidebb szakaszai léteznek, az Akadémia körút - Csabay Géza körút - Mindszenti körút vonal, amely összességében sem éri el a félkört.

A következő körút a Nagykörút, amely ugyan teljes körként záródik, ám egyes szakaszai (Bethlen körút, Kuruc körút) szűk keresztmetszetet jelentenek. A Nagykörút legnagyobb része az 5. sz. országos elsőrendű főútból áll, amely a sugárirányból érkező országos és helyi főutak között teremt kapcsolatot. Rövid szakaszon a 441.sz. másodrendű főút része a Nagykörútnak, a keleti oldala pedig helyi főút.

A hiányzó körútszakaszok és a meglévő, ám nem elegendő színvonalat nyújtó elemek összességében azt eredményezik, hogy a sugárirányú utak nagyobb forgalmi terhelésnek vannak kitéve és a körutakkal meglévő csomópontok egy része is problémákkal küszködik.



A Kecskemét közúthálózatán lebonyolódó személygépkocsi-forgalom 2016-ban (Forrás: KTI)

Nagykörúton belüli terület

A legbelső körgyűrű a Kiskörút, amely a Belvárost öleli körbe és teljes gyűrűként záródik. Az egy irányban körbejárható különböző kialakítású, különböző csomóponti formákkal kiépített Kiskörút, egészében nem sugall átgondolt forgalmi tervezést, sokkal inkább az 1970-es évek közepén a Főtérről kiterelni kívánt forgalomnak a levezetésére szolgál.

Tervezett fejlesztések

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

A jelenlegi elkerülő út nem biztosít teljes körbejárhatóságot a város körül, mivel a 445. sz. főút jelenleg nem éri el a város nyugati oldalán húzódó M5 autópályát. A közeljövőben tervezik e hiányosság felszámolását, ugyanakkor azt is figyelembe kell venni, hogy hiába fog ezzel bezárulni a várost elkerülő körgyűrű, a forgalom lebonyolításában nem tud teljes körűen részt venni, mivel az autópálya díjköteles, így nem minden közlekedő számára használható. A legújabb hírek szerint tervbe vették a 44. sz. főút város környéki szakaszának bővítését is. Az országos gyorsforgalmi út fejlesztési tervekben szerepel az M8 gyorsforgalmi út, amely Kecskemétet északról fogja elkerülni és jelentős teherforgalmat szállít majd a város közelébe. Hasonló szerepet játszhat a jövőben a 111 km hosszban megépítendő, s a város határától induló M44-es gyorsforgalmi út is, amely jobb közúti kapcsolatot fog biztosítani Jász-Nagykun Szolnok

megye déli és Békés megye északi részei, valamint Békéscsaba, s azon keresztül Erdély irányába.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

Mint már említettük, a nemrégiben átadott 445. sz. főút nagyon hasznos szerepet tölt be a várost érintő főutak közötti kapcsolatok megadásában és a belső területek tehermentesítésében, ugyanakkor ez a szerep jelenleg nem teljesedhet ki, hiszen hiányzik az 5. sz. főút és az M5 autópálya közötti szakasza. E II. ütem megépítése a közeljövőben várható, amely fontos kapcsolatot adna meg. Jelenleg az autópályával az 5. sz. főútnak és az 52. sz. főútnak van csomópontja a térségben, így az autópályán észak felől érkezők e két csomópontban hajthatnak le, ha a várost el akarják érni. A 445. sz. főút teljes kiépülésekor új autópálya-kapcsolat jönne létre, amely jelentős változásokat idézhet elő a város megközelítésére használt úthálózaton. Ugyanis az új csomóponton át sokkal gyorsabban elérhető a város, mint a településtől eléggé messze eső 5. sz. főúti csomóponton át, még azoknak is, akiknek egyébként az 5. sz. főút bevezetője megfelel, hiszen az új 445. sz. főút felől a Ladánybenei úton át elérhető az 5. sz. főút és azon keresztül a város belsőbb területei. Már a hosszú évekkel ezelőtt született tervekben, illetve a jelenleg érvényes területrendezési elképzelésekben is szerepel egy, az új 445. sz. főutat Máriahegy térségében a Nyíri úttal összekötő út. Az előzőekben leírtakból az következik, hogy Kecskemét belvárosának elérése az M5 autópálya felől ezen az útvonalon lesz majd a leggyorsabb, így az autópályáról érkező forgalom itt fog átváltozni. Ez egy jelentős veszély, a jelenlegi csendes kertvárosias környezetet alapvetően negatívan fogja érinteni, de a Nyíri út térségében fekvő létesítmények (lakóparkok, városi kórház) számára is egyértelműen káros hatása lesz. Sőt, a fejlesztési elképzelések megvalósulása esetén a Hetényegyháza felől érkező forgalomnak is ez lesz a célszerű útvonala. A tehergépkocsik kitiltásával, forgalomtechnikai intézkedésekkel az út vonzereje csökkenthető, azonban az út kiépülése esetén csak a negatív hatások csökkentéséről lehet szó, ezeket elkerülni csak akkor lehet, ha a bekötés egyáltalán nem épül meg.

Indokolt lenne az Izsáki út ma még 2 sávós szakaszainak 4 sávossá bővítése, amelyet – a jelenleg is rendkívül nagy forgalom mellett – a térségben zajló intenzív fejlesztések is szükségessé tennének. Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy a jelen munka keretében a GAMF kar Informatikai tanszéke által készített forgalmi szimuláció eredményei alapján a kapacitásbővítés a Vízmű utcai csomópont teljes újragondolása nélkül nem fog átütő eredményeket hozni, ugyanis az útszakasz leggyengébb láncszeme jelenleg ez a csomópont. A szükséges források rendelkezésre állása esetén a négysávósított Izsáki úton, hosszabb távon olyan fenntartható fejlesztéseket kell megvalósítani, amelyek a közlekedési módok közötti munkamegosztást kedvező irányba befolyásolják. Így javasoljuk a létrejövő plusz sávokon buszsávok, telekocsi sávok vagy csúcsidőben igény szerint irányított sávok létrehozását.

Az 54. sz. főút kapacitásbővítése az 5. sz. főút és az M5 autópálya közötti szakaszon szintén fontos fejlesztési elem, amely nem csak a megye DNY-i területei felé biztosít közúti kapcsolatot, de részét képezi Kecskemét déli elkerülő útjának is, s jelentős szerepet tölt be a déli iparterület közlekedési kapcsolatainak biztosításában.

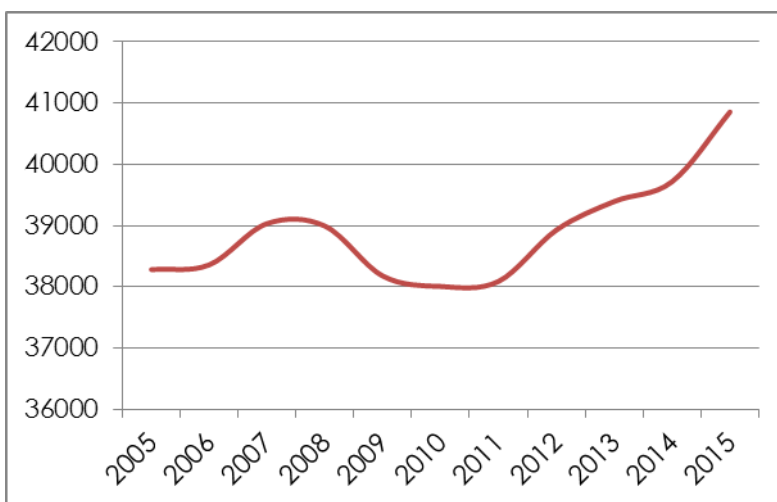
Nagykörúton belüli terület

A Nagykörúton belüli területen hivatalosan ma is zéró kibocsátású zóna működik. Ennek valódi megvalósítása a szükséges infrastruktúra kiépítésével a közeljövőben javasolt. Mind a Nagykörút, mind a Kiskörút, mind pedig az egyéb érintett útszakaszok (pl. Bem utca, Nagykőrösi utca) tekintetében döntést kell hozni az egyes útszakaszok távlati funkcióit, illetve hozzátartozó feladatait érintően, a városi fejlesztésekkel összhangban.

Parkolás

Autóval vagy nélküle? A mai városok számos közlekedési problémája visszavezethető erre a kérdésre. Azt természetesen nem lehet megakadályozni, hogy a városlakók személygépkocsit vásároljanak, arra viszont lehet ösztönözni őket, hogy kerüljék napi használatát. Az önkormányzat részéről a fenntartható városfejlesztést szem előtt tartó parkolási politika egyike lehet azon indirekt eszközöknek, amellyel befolyásolni lehet a (bel)városba áramló személygépkocsi forgalom nagyságát.

Kecskeméten a 2008-as gazdasági válság okozta rövid visszaesést követően folyamatosan növekszik a személygépkocsi állomány, ami 2011 óta közel plusz 3.000 személygépkocsi megjelenését jelentette a város úthálózatán. Ehhez képest a Kiskörúton belül jelenleg 1.119 db, a Nagykörút és a Kiskörút között 4.393 db parkolóhely áll az autósok rendelkezésére. Figyelembe véve a városrehabilitációval összefüggő uniós és hazai előírásokat, valamint a változó társadalmi igényeket, látható, hogy a felszíni parkolók száma a jövőben várhatóan nem növekszik, sőt. A konfliktusok feloldására azonban nem csak a város belső területein, hanem a Nagykörút szomszédságában található lakóövezetekben, illetve a nagyobb lakótelepek esetében is kiemelt figyelmet kell biztosítani.



A Kecskeméten nyilvántartott személygépkocsik száma (db) (Forrás: KSH)

Minden személygépkocsi élettartamának legnagyobb részét egy helyben, parkolással tölti. Tehát minden a belvárosba ingázó vagy ott ügyet intéző autós mintegy 12-15 m² területet foglal el hosszabb-rövidebb ideig járművével a korlátozottan rendelkezésre álló városi térből. A szükségszerű konfliktushelyzetet, melyet az adott időben

egy parkolóhelyre jutó több személygépkocsi okoz, gyorsan és költséghatékonyan csak a már korábban említett tudatos parkolási politikával, városrendezési és adminisztratív (pl. díjazáshoz kötött behajtás) eszközökkel, valamint a kerékpározás, gyaloglás és közforgalmú közlekedés használatának ösztönzésével lehet kezelni.

A város közlekedésében betöltött szerepe, kínálat

Kecskemét jelenlegi parkolási helyzetét a nagyarányú személygépjármű forgalom, a funkcionális egyközpontúság, s az ezzel is magyarázható belvárosi kapacitáshiány határozza meg. Nincs elegendő P+R parkoló, ami miatt sokak számára hiányzik a közlekedési módok közötti váltás lehetősége. A parkolási igények jelentős része a belvárosban összpontosul. A következőkben területegységenként kerülnek bemutatásra a parkolási problémák és a hozzájuk kapcsolódó fejlesztési lehetőségek.

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

A vonzáskörzet településein a parkolás a Kecskemétre vonattal és autóbusszal utazók, ingázók számára okozhat problémát. A városba irányuló személygépkocsi forgalom csökkentésében kulcskérdés, hogy aki vonatra vagy buszra száll, biztonságos és kulturált körülmények között tudja gépjárművét elhelyezni a továbbutazás előtt. Vasútállomások és forgalmas helyközi buszmegállók mellett megfelelő kapacitású P+R parkolókat szükséges kialakítani. Ez sok helyütt még várat magára, jó példát jelent ugyanakkor a nagykőrösi vasútállomáson 2009-ben megépített P+R parkoló.



P+R parkoló a nagykőrösi vasútállomás mellett (Forrás: Google Maps)

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város külső részein a parkolási igényeket részben – a vonzáskörzethez hasonlóan – az ingázók táplálják. Ahhoz, hogy közlekedési módot tudjanak váltani megfelelő ka-

pacitású P+R parkolók szükségesek főként a buszvégállomásoknál, autóbusz fordulóknál kialakítva. Ez jelenleg megoldatlan problémát jelent, hiszen a városban nem találhatók külön e célra épített parkolók.

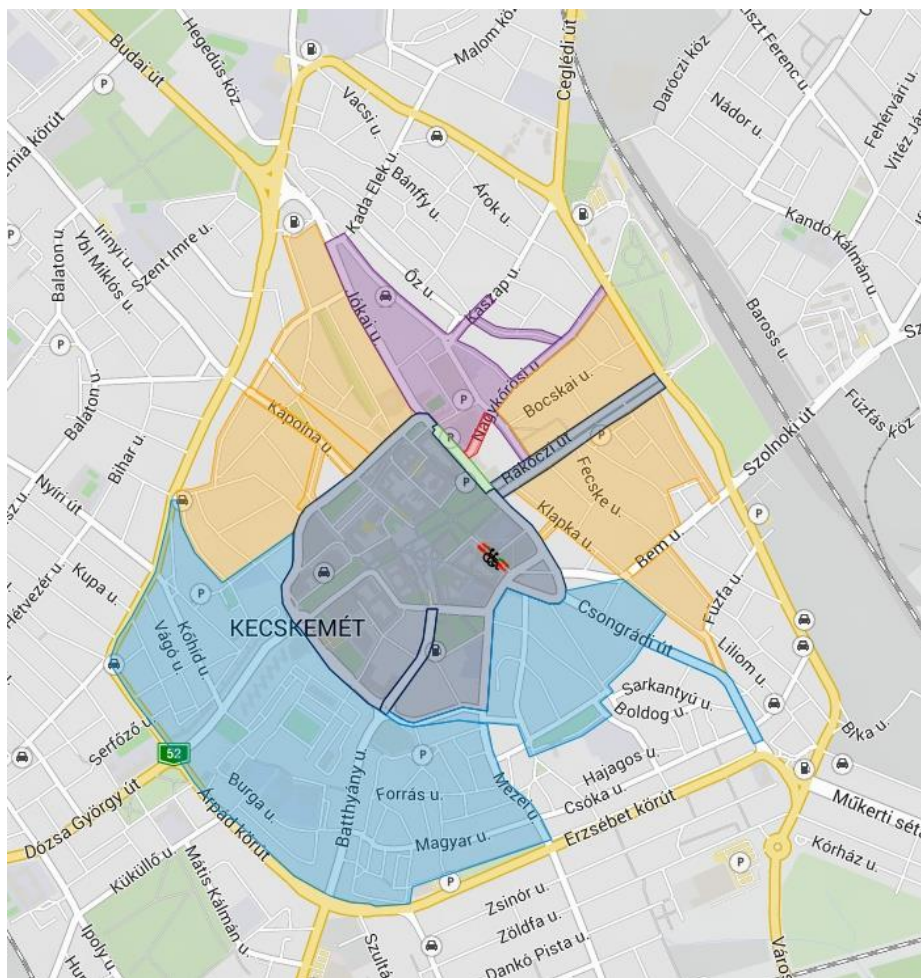
A külső városrészekben a nagyobb forgalomvonzó létesítmények (cégek, bevásárlóközpontok, oktatási intézmények), valamint közforgalmú közlekedési átszállóhelyek mellett is jelentős parkolási igény jelentkezik. Hasonló megállapításokat tehetünk a nagyobb lakótelepek esetében, ahol az egy lakásra jutó parkolási igény jelentős mértékben emelkedett az elmúlt évtizedekben. A Nagykörúthoz közeledve hétköznap munkaidőben megfigyelhető a fizetős parkoló zónák szomszédságában található utcákban a várakozó autók okozta zsúfoltság. Ez különösen az itt lakók számára okoz nap, mint nap kellemetlenséget.

A vasútállomás mellett jelenleg nem található P+R parkoló a Kecskemétről vonattal elutazók számára, ugyanakkor egy felmérés szerint az utasok 1% személygépkocsi vezetőként, 5%-a személygépkocsi utasként érkezik ide, ami naponta mintegy 70 db hosszú időtartamú és 350 db rövid időtartamú parkolásnak feleltethető meg.

Nagykörúton belüli terület

A parkolás szempontjából fontos adottság, hogy a városmaghoz közeledve egyre inkább csökken az a tér, ami parkolásra használható, miközben a parkolási igények itt a legmagasabbak. Ebből szükségszerűen következik, hogy a Nagykörúton belül már fizetni kell a parkolásért, ennek ellenére munkaidőben jellemző a parkolóhelyek nagyarányú kihasználtsága.

A Kiskörút és Nagykörút közötti utcákra elsősorban a lakó (és vendégforgalom), másodsorban a hivatásforgalom parkolási igénye a jellemző. A Kiskörúton belül jelentős a hivatásforgalom az itt található közintézmények, kereskedelmi szolgáltató helyek nagy száma miatt, miközben természetesen az itt lakók számára is biztosítani kell parkolóhelyet.



Kecskemét fizetős parkoló zónái (Forrás: terkepem.hu)

Tervezett fejlesztések

A parkolási helyzetre több tervezett fejlesztés is hatással lehet a közeljövőben. A belváros közvetlen szomszédságában az ingázók számára az intermodális csomópont-hoz kötődő P+R parkoló kialakítása hozhat megoldást. Emellett hosszú távon a zero emissziós zóna kialakítása befolyásolhatja a Nagykörúton belüli gépjármű forgalom nagyságát. Ennek kialakítását követően a parkolóhelyek iránti igény csökkenése prognosztizálható. A város testén belül pedig a forgalmasabb buszmegállók környezetében alakulhatnak ki a közeljövőben P+R parkolók. Emellett a városrehabilitációs területeken, a jelentősebb forgalomvonzó létesítmények közelében (új Egyetemi Campus, Rudolf-laktanya, esetleg Széchenyi tér) várható újabb parkolók építése, melyek egy része várhatóan mélyparkoló formájában kerülhet kialakításra.

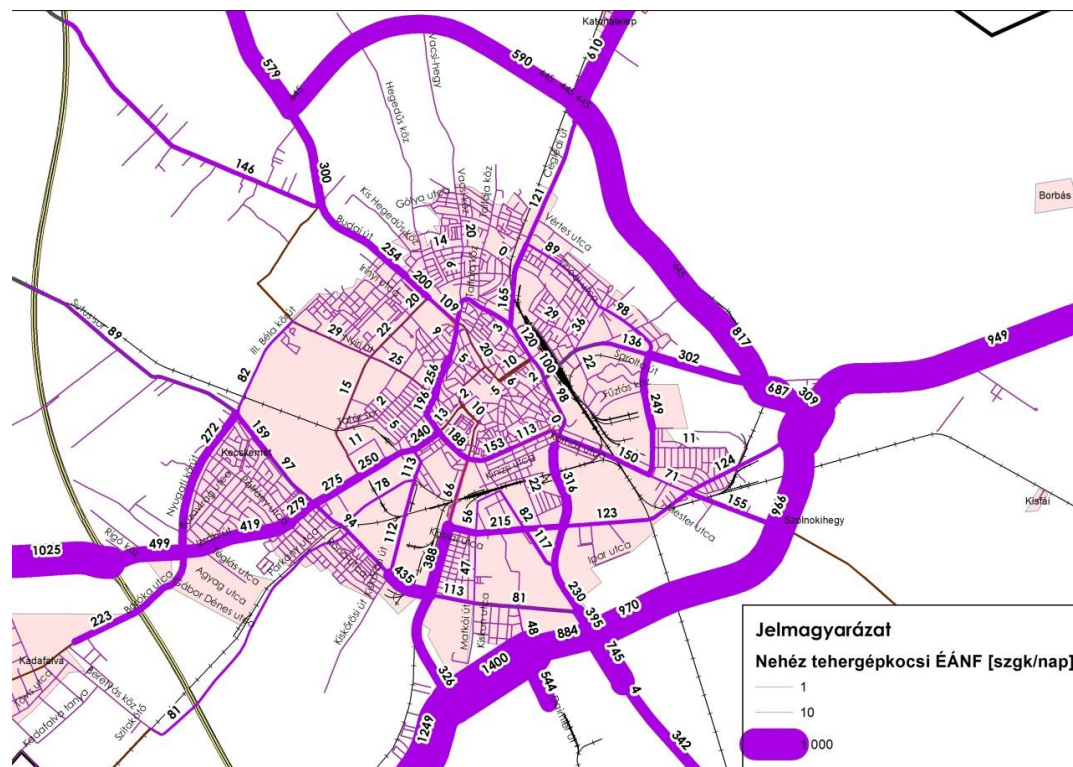
Teherforgalom

Jelenlegi állapot, igények

Külső kapcsolatok és külsőségi területek

Kecskemét áruszállítási szempontból Magyarország egyik legkedvezőbb fekvésű városa. A balkáni útvonal ma már főleg romániai eredetű kamionforgalmának jelentős (mintegy 3300 jármű naponta) része az M5 autópályán érkezik meg a város térségébe és tart az Európai Unió törzsterületei felé. Kecskemét térségében a 44. sz. főútról újabb mintegy 1300 nyerges szerelvény csatlakozik az M5 forgalmához. A város ideális helyzetben van egy nagy logisztikai központ kialakítására. Az egyes cégeknek a saját működésük szervezéséhez eleve szükségük van logisztikai háttérre, így a logisztikai fejlesztéseknek kiváló táptalaja a város jelentős és gyorsan fejlődő ipara, amit a magánberuházások mértéke is jelez. A vasút szerepe az áruszállításban alacsony. A Mercedes gyár heti irányvonatain kívül az így szállított áruk mennyisége elenyésző.

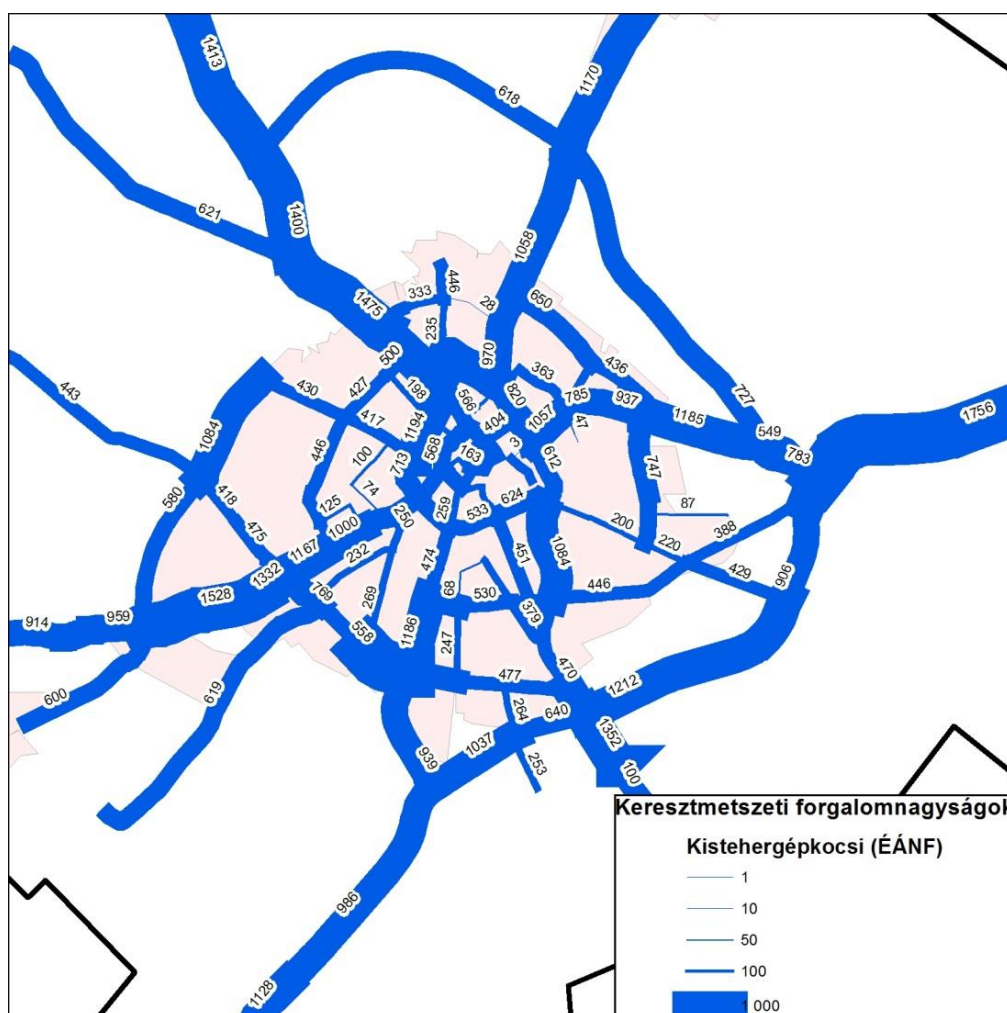
A várost az M5 autópálya - 54. sz. főút - 44. sz. főút - 445. sz. utakból álló gyűrűje szinte teljesen elkerülhetővé teszi, így a város belső területeire alapvetően csak célforgalomban hajtanak be tehergépjárművek. Ugyanakkor érdemes szem előtt tartani, hogy a város jelentős ipara önmagában is jelentős belső teherforgalmat generál, amelynek nagyobb része a város déli ipari övezetének egyébként túlszűfolt útjait használja. A város és térségének lakossági kiszolgálása ugyancsak nagy teherforgalmat indukál, amely a jövőben várhatóan még tovább növekszik.



A Kecskemét közúthálózatán lebonyolódó nehéz tehergépkocsi forgalom 2016-ban (Forrás: KTI)

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

Bár a teherforgalom alapvetően el tudja kerülni a város lakott részeit, ugyanakkor a város megközelítését szolgáló főutak külső szakaszain jelentős a teherforgalom, ami ezeken a szakaszokon számottevő környezetszennyezéssel jár együtt. Kecskemét belső úthálózatán a nehéz teherforgalom aránya alacsony, ugyanakkor a város lakott területein a település ellátásában kulcsszerepet játszó kistehergépjárművek száma magas. Problémát jelent, hogy a használatban lévő kistehergépjárművek nagyobb része dízelüzemű, ráadásul sok közülük régi vagy rossz műszaki állapotú, környezet-szennyező. Ezen gépjárművek komolyabb műszaki ellenőrzése nem megoldott, így nagy számuk miatt, az általuk okozott légszennyezés is jelentős. A városhatár és a Nagykörút közötti területen általánosan kedvezőbbek a rakodás feltételei így ez ismert problémát nem okoz. A hiányzó elkerülő szakaszok és a kapacitív bevezető utak hiánya az áruszállító járművekre is hatással van, a torlódásokban károsanyag- kibocsátásuk jelentős.



A Kecskemét közúthálózatán lebonyolódó kistehergépkocsi forgalom 2016-ban (Forrás: KTI)

Nagykörúton belüli terület

Kecskemét város egyik legfontosabb és legnehezebb városfejlesztési feladata a Nagykörúton belüli terület vonzerejének fenntartása és növelése. A környezeti, élhe-

tősségi szempontok jelentik a vonzerő egyik kulcselemét. A vonzerő másik fontos összetevője a magas színvonalú megközelíthetőség és kiszolgálhatóság, a belső városrész kulturált elérhetősége. A ma is itt található és a – remélhetőleg – további betelepülő ipari, kereskedelmi és szolgáltató cégek jogos elvárása, hogy az áruszállítási igényeik magas szinten történő kiszolgálása megoldott legyen. A belső városrészben parkolási és rakodási helyhiány van, továbbá semmilyen komolyan vehető indok nem támasztja alá a Kiskörút jelenlegi léptékű forgalmának fenntartását sem. Hosszabb távon a rendelkezésre álló szűkös terület tudatos újraelosztása, a szállítási-ellátási rendszerek újragondolása (pl. City logisztika) jelenthet majd megoldást.

Tervezett fejlesztések

Az áruszállítást érintő folyamatok

A közeljövő Kecskemétje várhatóan egy fejlett ipari-innovációs város lesz. Az ipar szállítási szükségletei tovább nőnek, a nagymértékű külső beszállítás mellett, egyre fontosabb lesz a város iparterületei közötti szállítási igény kielégítő megoldása. Az ipar fejlődése maga után vonja a várostérségi lakosság és a szolgáltató szektor növekedését. A gazdaság és a lakosság magas színvonalú és hatékony kiszolgálása, valamint ezzel egyidejűleg a város élhetőségének biztosítása és megfelelő környezeti állapotának fenntartása jelentős kihívás elé állítja a város döntéshozóit és a városfejlesztésben érdekelt szakembereket.

Az áruszállítást érintő tervezett fejlesztések

A városban számos fejlesztés érinti az áruszállítást. A szállítási igényeket befolyásolja az iparfejlesztés: a városba betelepülő újabb és újabb ipari üzemeket ki kell szolgálni, így Kecskeméten várható a logisztikai ágazat további fejlődése. A jövőbeli szállítási útvonalakat a közlekedési fejlesztések módosíthatják, így például az M8 gyorsforgalmi út kialakítása, a várost keletről és északról elkerülő 445. sz. főút M5 autópályához való bekötése és a tervezett úthálózati kapacitásbővítések, hatással lesznek a közúti szállításra, ennek előjele, illetve a környezetre és élhetőségre gyakorolt következményei ma még nehezen prognosztizálhatóak. Éppen ezért hosszú távon a tudatos és fegyelmezett területfelhasználás és optimális szállítási módok megtervezése kulcskérdés lesz az áruszállítás kedvezőtlen hatásainak mérséklésében. A vasút szerepének a teherszállításban történő növelése kiemelt fontosságú lenne a város számára, ugyanakkor a jelentős és céltudatos állami beruházások nélkül, ezen a területen előrelépés nem várható a közeljövőben.

A Nagykörúton belül tervezett alacsony vagy zero kibocsátású zóna megvalósítása a belváros áruszállításának újragondolását, új alapokra helyezését kívánja meg. Emellett a város számolhat további logisztikai beruházásokkal, melyek újabb áruszállítási kapacitások kiépülését feltételezik (várhatóan a város déli és északi részében). Nem szabad elfeledkezni továbbá a Szentgyörgyi Dezső repülőbázis vegyes (katonai és polgári) hasznosításáról, s ehhez kapcsolódóan a reptér környezetének logisztikai (cargo) típusú fejlesztéséről, amely új áruszállítási viszonylatot nyit a város életében.

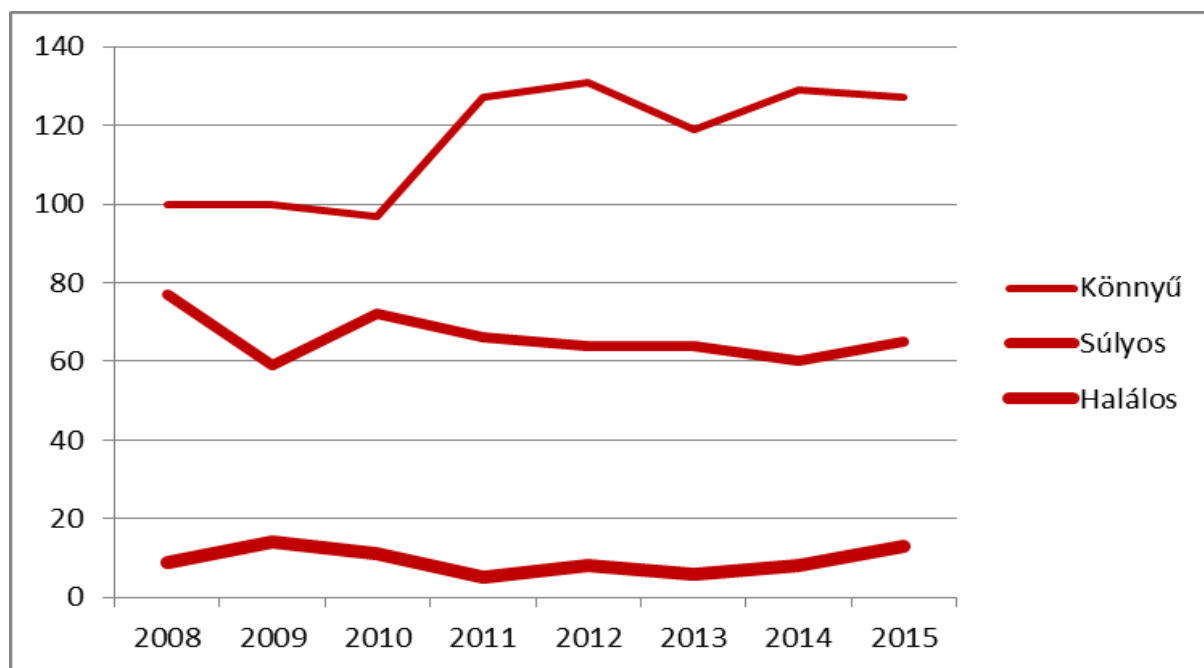
Közúti közlekedésbiztonság

A közlekedésbiztonság az Európai Unióban kiemelt szerepet kap. A közúti balesetek évi 28 000 halálos áldozatot követelnek az Unióban, melynek 38% városi területeken történik. Kecskeméten átlagosan nagyságrendileg 10 halálos közlekedési baleset történik évente, ráadásul 2013 óta minden évben több halálos baleset történt.

Halálos kimenetelű közlekedési balesetek

2008-2015 között 74 db halálos kimenetelű közlekedési baleset történt Kecskemét közigazgatási határain belül a Bács-Kiskun Megyei Rendőr Főkapitányság adatai szerint. A halálos balesetek mintegy fele a tranzitforgalommal is erősen terhelt 5., 44., 52. és 54. sz. főutakon, elsősorban a külterületi részekén történt.

A halálos kimenetelű közlekedési balesetek másik fele a Nagykörút vonalában és az azon kívül eső területeken történt, melynek 1/3-ában kerékpáros is érintett volt. A Nagykörút és a Kiskörút közötti részen kettő, míg a Kiskörúton belüli, belvárosi részen a fenti időszakban egy halálos kimenetelű baleset volt.



Kecskeméten történt személyi sérüléses balesetek száma (db) (Forrás: Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság)

Súlyos, illetve könnyű személyi sérüléses, valamint anyagi káros közlekedési balesetek

Balesetek sajnos bárhol előfordulhatnak, ugyanakkor Kecskemét területén több baleseti gócpont is található. Ilyenek például a Dózsa György út és a Nagykörút csomópontja, illetve az Izsáki út bizonyos szakaszai. A Nagykörút Kuruc körút és Bethlen körút szakaszai szintén gyakori baleseti helyszínek. A balesetek számát a forgalom nagysága is befolyásolja. A városban belül az Izsáki út, a Dózsa György út, a Nyíri út, az Akadémia körút és a Március 15. utca forgalma jelentős, így ezeken az útszakaszokon a balesetek is gyakoribbak. A Klebelsberg Kunó út – Mártírok útja csomópont pedig

az utak kedvezőtlen szögű metszéspontja miatt jelent baleseti gócpontot. A Belváros tekintetében gyakori baleseti helyszín a Dobó István körút.

Potenciális veszélyforrások szerte a városban megtalálhatók. Ilyenek például a nagy forgalmú csomópontok (melyek sok esetben elavult forgalomtechnikai megoldásokkal jellemezhetők), a szintbeli vasúti keresztezések, a rossz állapotú útburkolattal (pl. nyomvályúk, kátyúk, felpúposodások) rendelkező útszakaszok, valamint a biztonságos kerékpárforgalmi hálózat hiánya, (hálózati szakadások, kerékpárút átvezetések megoldatlansága, csomóponti átvezetések kiépítetlensége, kerékpársávok biztonságos elválasztásának megoldatlansága) nemcsak a Nagykörúton belüli, hanem az azon kívül eső térségek esetében is.

A motorizáció és a forgalom várható növekedésével, a város zsúfoltá válásával a balesetek száma is növekedni fog, ezért nagyon fontos átfogó és alapos, rendszer-szintű vizsgálatokat végezni, majd az eredmények alapján érdemi, megelőző jellegű válaszokat adni.

A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA

Az egyes alágazatokat érintő, beható vizsgálat fényt derített arra, hogy milyen háttérben húzódó folyamatok okozzák a problémákat, ezek milyen hatással vannak a városban élőkre, miként befolyásolják a jövőbeli fejlődés irányát. Az összefoglaló bemutatásához a SWOT elemzést használjuk.

Erősségek	Gyengeségek
Jelentős ipari potenciál, erős gazdasági szereplők jelenléte a városban	Autóközpontú gondolkodásmód
Kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedés, a város jó megközelíthetősége	Hiányos közúti és kerékpáros hálózati kapcsolatok, tagolt, műszakilag leromlott úthálózat
Folyamatosan kiépülő városi közúti elkerülő gyűrű	A belvárosi közlekedésének rendezetlensége, zsúfoltság, parkolási nehézségek
Kerékpározásra alkalmas domborzati viszonyok és éghajlati adottságok	Szuburbanizációs folyamatok, szétterülő településszerkezet, az egyes funkciók közötti nagy belső távolságok
A városi döntéshozók elkötelezettsége a fenntartható mobilitás mellett	A közforgalmú közlekedés nem tud méretgazdaságosan működni, a külső városrészek közötti kapcsolatok gyengék, vannak ellátatlan területek
Kedvező társadalmi háttér: pozitív vándorlási egyenleg, stabil természetes szaporulat, javuló iskolázottság, erősödő környezettudatosság a lakosság körében	A kötőtpályás közlekedés alacsony részaránya a város közlekedési szerkezetében
Lehetőségek	Veszélyek
EU-források rendelkezésre állása a fenntartható mobilitás fejlesztésére	Klímaváltozás negatív hatásai, környezetileg érzékeny terület
A megújuló, valamint helyi energiaforrások felhasználása, a város energiafüggségének mérséklése érdekében	A városba települő gazdasági szereplők növelik a közúti forgalmat, az ingázás mértékét, s az abból adódó károsanyag kibocsátás szintjét
A város élhetővé tételével növekszik annak vonzereje, megindul a reurbanizáció, növekszik a szolgáltatások színvonala	A közút- és közlekedés- és szolgáltatásfejlesztésre rendelkezésre álló források elégtelensége
A különböző funkciók a városi térben tudatosan kerülnek telepítésre, csökkentve ezzel a mobilitási igényt	A közforgalmú közlekedés tarifa politikájának változatlansága esetén, már rövid távon is jelentős városi költségvetési forrás többlet bevonására lesz szükség
A fenntartható mobilitást népszerűsítő kampányok által csökken az egyéni motorizált közlekedés részaránya	Az üzemeltetés és karbantartás emelkedő költségei miatt, fokozatosan romló közlekedési infrastruktúra
A térség potenciálját, közlekedési kapcsolatát kihasználva erős logisztikai szerepkört tölthet be	A közúti hálózati szakadások és a modern forgalomirányítási rendszerek alkalmazásának hiánya miatt Kecskeméten állandóvá válnak a forgalmi torlódások
A csökkenő károsanyag-kibocsátás és az aktív életmód által lényegesen csökkenő egészségügyi kiadások	A város testének további koordinálatlan növekedése következtében megjelenő jelentős új forgalmi igény
A mobilitáshoz való egyenlő hozzáférés biztosításával csökkenthetők a társadalmi különbségek	Külső tényezők: kedvezőtlen gazdaság- és közlekedéspolitikai döntések, az elektromobilitás támogatásának elmaradása, a közösségi közlekedés kormányzati támogatásának csökkenése

Harmadik rész – A Mobilitási Terv céljai és eszközei



A feltárt problémákra olyan válaszokat kell keresnünk, amelyek az alábbi alapelveket érvényesítik:

- a gazdaság élénkítése, a versenyképesség növelése,
- a jólét, az életminőség, a társadalmi egyenlőtlenség javítása,
- a környezet védelme és a fenntarthatóság biztosítása.

MÓDSZERTAN

Jövőkép

A Mobilitási Terv célrendszerének alapját adó jövőkép háttérében Kecskemét és térsége általános és mobilitással kapcsolatos céljai és víziója áll. A hasonló szerepű városokhoz hasonlóan Kecskemétnek felelőssége van saját és vonzáskörzete vonatkozásában, hogy a terek és területek összekapcsolása, az elérhetőség biztosítása és a mobilitás elősegítése révén támogassa a magasabb szintű (globális, közösségi, országos) törekvéseket.

Ezzel összefüggésben – az ilyen tárgyú stratégiák, koncepciók tükrében – megállapítható, hogy a kecskeméti településfejlesztés fő célja olyan város(térség) kialakítása, amely nemcsak mindenki számára élhető körülményeket biztosít, hanem versenyképes kereteket teremt, szemlélete ökotudatos és környezetbarát, a fejlesztései innovatívok, és képes a folyamatos megújulásra. Ez által Kecskemét mobilitási rendszere a jövőben az egyenlő hozzáférés elve, a fenntarthatóság, valamint az értékalapú és értékőrző intelligens fejlődés jegyében biztosítja majd a mobilitási folyamatok és a kapcsolódó közterek emberközpontú fejlesztését, a várostérségen belüli elérhetőséget és a külső utazási-szállítási kapcsolatokat, a tömegközlekedés és a lágy közlekedési módok támogatása révén a környezetbarát és energiahatékony közlekedési rendszer kialakítását, valamint a biztonságos helyváltoztatás feltételeinek a megteremtését.

Ezek a törekvések olyan mobilitási rendszert eredményezhetnek, amely nemcsak a közlekedéspolitikai dokumentumokban, hanem fizikai megjelenésében és szolgáltatási jellemzőiben is képes választ adni korunk kihívásaira. Mi több, akkor lehet a fenntartható mobilitás európai céljainak a megvalósításáról beszélni, ha Kecskeméten a változás a mobilitással kapcsolatos szemléletet, a mobilitási kultúrát is áthatja majd. Az ehhez vezető út fontosabb lépéseit az alábbi célrendszer és a kapcsolódó programcsomagok, projektek jelölik ki.

A mobilitással kapcsolatos optimista forgatókönyv azt feltételezi, hogy a fenntartható mobilitás megteremtésének kedvező környezet (közösségi törekvések, nemzeti politika, helyi elköteleződés) finanszírozási forrással párosulva legalább a Mobilitási Terv időtávjában biztosítja a projektek kivitelezését. A programcsomagok az ütemezésnek megfelelően haladnak, a projekteket pedig úgy a városvezetés, mint a városi polgárok és a vonzáskörzetben élők többsége támogatja majd. A fenntartható városi mobilitás alapvető keretei ebben a feltételrendszerben megvalósíthatók. Ezzel szemben a pesszimista forgatókönyv olyan jövőt vetít előre, amelyben ezek a feltételek (közülük egy vagy több) akadályokba ütköznek, amelyek ellehetetlenítik a mérföldkönek tekinthető célok elérését. A Mobilitási Terv érvényesítéséért felelős kecskeméti szervezet(ek)nek éppen ezért a kockázatok mérlegelésével kell kidolgozniuk cselekvési terveiket, és törekedniük kell, hogy a kecskemétiiek lehető legszélesebb köre részt vegyen a megvalósításukban.

CÉLRENDSZER

A fenntartható városi mobilitási tervek alapvető célja – definíciószerűen – a városi területek megközelíthetőségének javítása, minőségi és fenntartható mobilitás és közlekedés biztosítása a városi területekhez, azokon keresztül és azokon belül. Kidolgozásuk során a „működő”, „élő” város és vonzáskörzete igényeit tartják szem előtt, így nem kizárólag a statisztikai vagy közigazgatási határok által megszabott területre összpontosítanak.

A fenntartható városi mobilitási tervek – egységes útmutató alapján – a világ bármely települése esetében olyan városi-elővárosi közlekedési rendszer kialakítására törekednek, amely:

- Akadálymentesen hozzáférhető és kielégíti minden használó alapvető mobilitási igényeit;
- Egyensúlyt teremt a polgárok, a vállalkozások és az ipar mobilitás és közlekedési szolgáltatások iránti eltérő igényei között és reagál ezen igényekre;
- A különböző közlekedési módok kiegyensúlyozott fejlődését és jobb integrációját szolgálja;
- Megfelel a fenntarthatóság követelményének, és egyensúlyt teremt a gazdasági életképesség, a társadalmi méltányosság, az egészség és a környezeti minőség szükségletei között;
- Optimális hatékonyságot és költséghatékonyságot biztosít;
- Jobban kihasználja a városi tereket és a meglévő közlekedési infrastruktúrát és szolgáltatásokat;
- Vonzóbbá teszi a városi környezetet, javítja az életminőséget és a közegészségügyi helyzetet;
- Javítja a közlekedés biztonságát;
- Csökkenti a levegő- és zajszennyezést, az üvegházhatású gázok kibocsátását és az energiafogyasztást;
- Hozzájárul a transzeurópai közlekedési hálózat és az egész európai közlekedési rendszer általános teljesítményének javításához.

Ezek a célok minden városi mobilitástervezés esetében – a helyzetfeltárás, az előzmények és az egyeztetések nyomán – más és más szempontok mentén szerveződnek. Jelen esetben négy fő cél foglalja össze a Mobilitási Terv törekvéseit.

- **Elérhetőség:** mindenki számára hozzáférhető, a lágy közlekedési módokat támogató, a közttereket e gondolatiság mentén közösségi területekké fejlesztő város,
- **Élhetőség:** a környezeti fenntarthatóságot szem előtt tartó, a klímaváltozás kihívásaira választ adó, energiahatékony közlekedést támogató, kiemelkedő városi életminőséget biztosító város,

- **Biztonság:** a közlekedés élet- és vagyonbiztonságát minden eszközzel elősegítő város,
- **Vonzó:** az együttműködésre építő, a fenntartható személyközlekedési és szállítási módok versenyképességét erősítő, a vonzásközpontok mobilitását folyamatosan javító, a helyiek és a látogatók számára is vonzó közlekedési és más kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó város.

Nem mellékes, hogy az e célokat a későbbi fejezetekben részletező programcsomagok, projektek megvalósításának nyomon követése nem képzelhető el monitoringrendszer üzemeltetése nélkül, amelynek a közlekedési rendszer minden területére (a baleseti adatgyűjtéstől a levegőminőségi mintavételen át az utaselégedettségi vizsgálatokig) ki kell terjednie.

Elérhetőség

A hozzáférhetőség és könnyű elérhetőség a közlekedési szolgáltatásokkal és az infrastruktúrával kapcsolatban európai szinten megfogalmazott elvárás. Ennek hátterében egyrészt az áll, hogy a mobilitás tágabb értelemben – a lakhatás, az egészségügyi ellátás, az oktatás és a foglalkoztatás mellett – a társadalmi integráció biztosításának, a társadalmi egyenlőtlenségek felszámolásának hangsúlyos területe, amely nélkülözhetetlen a köz- és más szolgáltatások igénybevételéhez. Másrészt az elérhetőség a minőségi szolgáltatás egyik fő jellemzője, magas színvonal nélkül pedig elképzelhetetlen a tömegközlekedés részarányának növelése vagy a módok közötti integráció erősítése. A kecskeméti terület-, település- és közlekedésfejlesztési elképzelések között is kiemelt jelentőséget kap az elérhetőség problémáinak javítása, az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása a közszolgáltatásokhoz, az esélyegyenlőség és

Példa a programcsomagokból:

Mindenkinek jár

„Rugalmas, igényvezérelt közlekedési módok bevezetése”

a társadalmi integráció erősítése. Mindez ráadásul nem csupán „városi” törekvés: napjaink területi politikájában Kecskeméttel – mint megyei jogú várossal, megyeszékhellyel, térségi közigazgatási és gazdasági központtal – szemben országos szintű elvárás a vezető szerep felvállalása, különösen a területi különbségek kiegyenlítésében, a környező területek gazdasági és társadalmi felzárkóztatásában, az innovációk terjesztésében, munkahelyei révén a térség foglalkoztatásában, a térségi elérhetőség javításában.

Jelen Mobilitási Tervnek is célja, hogy Kecskemét közlekedési rendszere az alább bemutatott programcsomagok végrehajtása által a lehető legtágabb értelemben egyetemes, igazságos, befogadó, elérhető, hozzáférhető és megkülönböztetésmentes legyen. Ennek keretében a részcélok a hozzáférhetőség biztosítása, a lágy közlekedési módok támogatása és a közterületek újjágondolása jegyében fogalmazhatók meg:

- hozzáférhető közlekedési rendszer biztosítása, amely magában foglalja a tömegközlekedés földrajzi, időbeli és társadalmi hozzáférhetőségének, va-

lamint a fogyatékkal élők és más védtelen csoportok mobilitásának a kiterjesztését;

- az infrastruktúra hozzáférhetőségének, különösen a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítása;
- a közterek fejlesztése, emberközpontú újragondolása és átalakítása, a védtelen közlekedők védelmének erősítése, a „közelség” mint a városok erősségének kiaknázása.

E célok megvalósítása lehetővé teszi, hogy a Kecskeméten biztosított közszolgáltatások (pl. egészségügy, oktatás) és kínált más szolgáltatások (pl. vásárlás, szórakozás) elérhető legyen mindenki számára, aki a városban és a vonzáskörzetében él, még hozzá idő, biztonság, kényelem, ár vagy környezeti feltételek vonatkozásában elfogadható feltételek mellett.

Biztonság

Az Európai Unió törekvéseivel összhangban hazánk is elkötelezett a közlekedés veszélyeinek és kárainak enyhítése mellett. Ezt híven tükrözi az ENSZ által életre hívott „közlekedésbiztonsági évtized” gondolatisága és az ehhez kapcsolódó európai és hazai tevékenységek, elsősorban a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, amelynek fő célja a közúti halálos balesetek számának a felére csökkentése 2011 és 2020 között. Mindezen jegyében a Kecskemét közlekedésével kapcsolatos közelmúltbéli elemzések és tervek (többek között a városfejlesztési stratégia, a településfejlesztési koncepció, a közlekedési koncepció) egyöntetűen zászlajukra tűzték a közlekedésbiztonság javítását.

Példa a programcsomagokból:

Mindenki megvan

„A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re.”

A dokumentumoknak az infrastruktúrát és a forgalomszervezést érintő céljai közül példaként kiemelhető a városi gócpontok és gócszakaszok (különösen a belvárosba vezető utak és ezek csomópontjai: kereszteződések, vasúti átjárók) átépítése vagy forgalomtechnikai átszervezése a forgalom biztonságosabb levezetése érdekében. Hasonlóan fontos törekvésként említhető a biztonságos kerékpárforgalmi hálózat kiépítése, a meglévő hálózati elemek (különösen a balesetveszélyes, járdán, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárúton vezetett kerékpáros folyosók) felülvizsgálata, a megoldatlan csomóponti átvezetések rendezése, amely napjainkban a kerékpározás népszerűsítésének egyik legjelentősebb akadálya Kecskeméten. A tervek általános, a mobilitási kultúrát és a hosszú távú törekvéseket támogató céljai például: a közlekedés résztvevőinek egyenrangú kezelése; a lényegesen eltérő közlekedési tulajdonságokkal rendelkező szereplők elválasztása; illetve a beavatkozások által az emberéletet, egészséget, vagyoni értéket érintő baleseti veszteségek minimalizálása.

A kecskeméti tervekben kifejezett törekvések általános megfogalmazásuk ellenére nem fedik le a mobilitási rendszerben rejlő, életet és vagyont veszélyeztető problémákat, és nem tűzik ki egyértelműen az ezekkel kapcsolatos teendőket. A város közlekedési jelentősége ellenére hiányzik tehát a kifejezetten a közlekedés biztonságá-

val foglalkozó, részletes helyzetfeltáráson alapuló stratégiai dokumentum és a hozzá kapcsolódó cselekvési terv. Ennek elkészítése, egyeztetése és elfogadása elsőbbséget élvez a közlekedésbiztonsággal összefüggő feladatok sorában. A stratégia végrehajtását – elfogadása után – célszerű koordináló szervezetre bízni, amely egyszerre felel a közlekedésbiztonság „kemény” (pl. infrastruktúrát, forgalomtechnikát érintő) és „lágy” (pl. figyelemfelkeltő, tudatosító kampányokra, tájékoztatásra épülő) eszközeinek alkalmazásáért, valamint a közutak, a forgalom, esetleg a közlekedési közszolgáltatások biztonsági szempontú monitorozásáért. A Mobilitási Terv e feladatok végrehajtására – külön programcsomagban, ld. alább – közlekedési központ felállítását javasolja.

A Kecskeméten feltárt helyzet és az egyeztetések a tágan értelmezett közlekedésbiztonsággal összefüggő számos cél kitűzését indokolják. Ezek közül is első helyen arra kell törekedni, hogy a baleseti halálozási mutató romló trendje megforduljon, és 2024-re egyetlen személye se veszítse életét közúti balesetben Kecskeméten. Az ezzel összefüggő általánosabb célok az alábbiak:

- a közúti forgalom baleseti mutatóinak javítása, törekvés a balesetekből eredő halálesetek teljes, a személyi sérülések és a vagyoni károk érdemi visszaszorítására;
- minden közlekedő számára biztonságos és biztonságérzetet adó feltételek megteremtése, hangsúlyosan a lágy közlekedési módok és a legvédtelenebb csoportok (gyermekek, várandósok, idősek, mozgáskorlátozottak stb.) védelme;
- a közlekedéssel összefüggő közbiztonságot, így a személyi és vagyonbiztonságot elősegítő eszközök alkalmazása, egyebek mellett a biztonságos tárolás (parkolás) és a közterek biztonságának szavatolása érdekében;
- a közlekedési szolgáltatások üzembiztonságának támogatása, megbízható és fenntartható szolgáltatási színvonal biztosítása;
- az ellátások javítása, ideértve a Kecskemétet érintő áruszállítás folyamatainak biztonságát erősítő intézkedések bevezetését, illetve a közlekedésbiztonsággal összefüggő ellátások hatékonyságának növelését (pl. balesetek esetén);
- a közlekedési kultúra javítását célzó tevékenységek támogatása, elsősorban a közlekedés biztonságát szolgáló és a közlekedési rendszer megbízhatóságába vetett bizalmat erősítő kampányok és tájékoztatás (különösen a biztonságos közlekedésre nevelés) terén.

A biztonsággal összefüggő célok, amelyek közül a nemzetközi törekvésekkel összecsengő „zéró vízió” alább önálló programcsomagban kapott helyet, csak az ezekért felelős közigazgatási szervek, hatóságok, érdekvédelmi csoportok, sajtó, nevelési intézmények és általánosságban minden közlekedő támogató együttműködése esetén valósíthatók meg.

Élhetőség

A napjaink közlekedési rendszere előtt álló egyik legfontosabb feladat a klímaváltozás kihívásainak kezelése. A kőolajfüggőséggel összefüggő mobilitási egyenlőtlenségek, az üvegházhatású gázkibocsátásból eredő felmelegedés következményei, az energiahatékonysági problémák, a környezetbarát technológiák ellenére is jelentkező lég- és zajszennyezés, az indokolatlanul túlterjeszkedő vagy átgondolatlan terület-használat alapjaiban alááshatja egy város lakóinak életminőségét. Az Európai Unió városi mobilitási zöld könyve, közlekedéspolitikai fehér könyve, valamint hazánk közlekedésfejlesztési stratégiája is az erőforrások hatékony felhasználása és a károsanyag-kibocsátás csökkentése mellett tör lándzsát, és ehhez eszközként a város-

Példa a programcsomagokból:

Miénk itt a tér

„A belső városmag élhető, kulturálisan és szolgáltatásokban gazdag hely legyen.”

sokban a környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése, a hagyományos tüzelőanyaggal működő járművek fokozatos kivonása (2050-ig), a városi logisztika szén-dioxid-mentesítése (2030-ig), ezekkel párhuzamosan az alternatív meghajtórendszerek alkalmazása párosul.

A Kecskemét jövőjével foglalkozó korábbi dokumentumok e településen is számos környezeti problémát azonosítottak: évi középhőmérséklet emelkedése, aszályosság, kedvezőtlené váló hidrológiai viszonyok, talajvízszint-süllyedés, légszennyezés. Különösen utóbbi esetében hangsúlyos a közlekedésből eredő szennyezés, amelynek visszaszorítására Kecskemét Levegőminőségi terve számos intézkedést nevesített. Ilyen többek között a zérókibocsátású zóna megteremtése és fenntartása; hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok üzemeltetése; az intermodális csomópont és a tömegközlekedés fejlesztése, beleértve a P+R, illetve a B+R parkolók fejlesztését; kerékpáros hálózat bővítése; parkolási díjrendszer differenciálása (a városmag felé haladva növekvő parkolási díj, hibrid, illetve elektromos járművek díjmentessége); nehézgépjárművek forgalomkorlátozása; forgalomszervezési intézkedések a torlódások csökkentésére, nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése. A környezeti célok a tervekben az élhetőbb város és lakókörnyezet megteremtésével egészülnek ki.

E keretek között Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve is törekszik a környezet védelmére és az életminőség javítására, különösen az alábbi célok megvalósítása által:

- a levegőminőség javítása a közlekedésből származó szennyezőanyagok (NO_x , $\text{PM}_{2.5}$, PM_{10} , SO_x stb.) kibocsátásának visszaszorítása, különösen a Kecskemétet fekvéséből adódóan is sújtó porszennyezés csökkentése révén;
- a klímaváltozás megelőzése az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésével;
- az energiahatékonyság javítása, alternatív meghajtás alkalmazása a tömegközlekedésben és ösztönzése az egyéni motorizált közlekedésben, törekvés a hagyományos tüzelőanyagok alkalmazásával kapcsolatos közösségi célok

megvalósítására (EU-célszámok: az arány 2030-ra 50%-ra, 2050-re 0%-ra csökken);

- a városi életminőség javítása zajcsökkentés és a közterület-használat csökkentése révén;
- a környezetbarát közlekedési eszközök használatának ösztönzése korlátozások (pl. zérókibocsátású zóna megteremtése), ösztönzők (pl. járműcsere program támogatása) és tudatosítás (pl. kampányok) segítségével, a városi polgárok és a munkahelyek, iskolák bevonásával.

Vonzero

Az Európai Unió városi mobilitással kapcsolatos legújabb törekvései – az erőforrások hatékony felhasználása mellett – a versenyképességet helyezik középpontba. A személyközlekedésben kiemelt terület a tömegközlekedés támogatása (közlekedési munkamegosztásbeli versenyhátrányainak csökkentése), a főleg az egyéni motorizált közlekedés térnyerésére visszavezethető veszteségek (idő és pénz) csökkentése, a fenntartható utazási módok előnyben részesítése. Az áruszállítás alapvető jelentőségű a városok sikeres működéséhez és a városi forgalom szerepének biztosításához a térségi (országos, nemzetközi) ellátási láncban, ezért a benne rejlő potenciált a mobilitástervezés során is célszerű kiaknázni. A versenyképességi célok elérésében a szereplők (Kecskemét és a környező települések, a közigazgatási szervek és a kecskeméti vállalkozások, a városi döntéshozók és a lakosok stb.) együttműködése kulcsfontosságú, ehhez a Mobilitás Terv elkészítésének együttműködésre építő folyamata az első lépés.

Példa a programcsomagokból:
Láthatatlan logisztika

„Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése”

Kecskemét vonzereje napjainkban sem kérdőjelezhető meg: dinamikusan fejlődő, térségi szerepét folyamatosan növelő, központi szerepű város, amelyben élénk a vállalkozási kedv, bővül a kvaterner szektor és nő a munkahelyek száma. A város a szakadatlan ipari-kereskedelmi fejlesztések, újabb és újabb építési és más beruházások kedvező trendjei kapcsán számos közlekedési rendszert érintő kihívással szembesül (igény a közúthálózat bővítésére, a megnövekedett forgalommal járó torlódások csökkentésére, a gépjármű-függőség erősödéséből eredő problémák kezelésére).

Mindezek fényében a Mobilitási Terv célja, hogy Kecskemét napjainknál is vonzóbb és versenyképesebb várossá váljon, amelyet együttműködésre építő, társadalmi és gazdasági fejlődést ösztönző, az itt élők és ide látogatók számára kedvező feltételeket biztosító mobilitási rendszer segíthet elő. E törekvés része:

- a tömegközlekedés versenyképességének és vonzerejének javítása a módok közötti (intermodális) kapcsolatok erősítése, az összehangolt (lehetőleg integrált) szolgáltatás, a városmagot elkerülő közvetlen mobilitási lehetőségek biztosítása, a menetrendszerűség növelése, az utastájékoztatás fejlesztése és a tarifarendszer utasbarát módosítása révén;

- az áruszállítás versenyképességének javítása új városi logisztikai stratégia kidolgozása és érvényesítése segítségével, korszerű technológiák és megoldások alkalmazásával, ennek ösztönzése a köz- és a magánszektor szereplői körében;
- a vonzásközpontok mobilitásának javítása a munkahelyek, üzletek, rendezvények stb. elérhetőségének fejlesztése nyomán, együttműködés a vonzásközpontokkal a mobilitási folyamatok összehangolása és a fenntartható módok előnyben részesítése érdekében, a látogatók (turisták, üzletemberek stb.) színvonalas Kecskemétre utazását és városon belüli helyváltoztatását szolgáló tájékoztatási tevékenység;
- a torlódások és az utazási idő csökkentése, egyfelől az utazási kényszer csökkentésének ösztönzése, másfelől a fenntartható közlekedési módok használatának támogatása és korszerű fogalomirányítási rendszerek alkalmazása révén.

Az itt felsorolt célok közös jellemzője, hogy napjainkban csak a korszerű, intelligens, részben innovatív technológiák alkalmazásával valósíthatók meg.

ESZKÖZRENDSZER

I. VONZÓ, EMBERKÖZPONTÚ VÁROSMAG LÉTREHOZÁSA: MIÉNK ITT A TÉR!

A programcsomag célja és feltételei

A cél, hogy a belső városmag élhető, kulturálisan és szolgáltatásokban gazdag hely legyen, amely elsősorban a gyalogosoké. Biztonságos, befogadó, vonzó környezetet kívánunk létrehozni, ami arra ösztönzi a városlakókat, hogy ezeket a területeket a nap minél több szakában használják. A használat kulcseleme a jó elérhetőség, amit a városmag közelében, de annak határán kívüli közforgalmú közlekedési kapcsolatok és parkolóhelyek biztosítanak. A szolgáltatások és látnivalók sűrűsége alapján a Kiskörút és az azon belüli belvárosi terület az, ahol ezt sikerrel véghez lehet vinni. Az átalakítás során arra kell törekedni, hogy a személygépkocsival közlekedőben tudatosodjon, hogy a belső városmag átutazásra alkalmatlan, ide kizárólag célforgalomként jöhetnek, mint vendég, akinek tiszteletben kell tartania a gyalogosokat. Ez az első lépés a zérókibocsátású zóna megvalósítása felé.

A Kiskörút és a Nagykörút közötti területen az élhetőség szempontjából a teherforgalom, valamint a helyközi autóbuszok forgalmának komoly korlátozása javasolt, ezzel csökkentve a zajt és a légszennyezést, ami az alacsony kibocsátású zóna alapfeltétele.

Ahhoz, hogy ezt a célállapotot el lehessen érni, döntésnek kell születnie a felszíni parkolóhelyek kiváltásáról, illetve arról, hogy a helyközi autóbuszok nem használhatják a Kiskörutat és a Rákóczi utat, a Széchenyi téri autóbusz-állomásnak pedig a Kiskörúton kívül kell alkalmas helyet találni.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A Kiskörúton belüli gyalogoszónát ma szigetté változtatja a Kiskörút forgalma. Fontos, hogy a város szövetével egészséges kapcsolatot tartson fenn, ezzel elérhetővé téve azt mindenki számára. A közforgalmú eszközök illetve a parkolóhelyek felé kényelmes és gyors eljutást kell biztosítani.

Biztonság: A legnagyobb veszélyt a Kiskörúton való áthaladás jelenti, ez gyalogosokra hangolt átkelőhelyekkel, a Kiskörút forgalmának drasztikus mérséklésével csökkenthető. A gyalogos-kerékpáros konfliktusokat szintén kezelni kell. A biztonságérzetet nagyban növeli a jó minőségű köztéri világítás kiépítése, valamint a funkciógazdaság, aminek köszönhetően szinte egész nap kihasználható a tér.

Élhetőség: Az élhetőség alapvető ismérve, hogy az emberek érzékszerveit semmilyen kellemetlen behatás nem éri. A forgalom csökkenésével együtt csökken a zaj, a parkoló autók által elfoglalt hely, a füst, a por. A zöld felületek, a kellemes környék látványa maradásra bírja az embereket, élhetőbbé, egészségesebbé téve a várost.

Vonzó: A városmag vonzereje megnő, mind az ottlakók mind a lakást keresők, mind a boltok, vendéglátók számára. Ez egy öngerjesztő folyamat, amit ha sikerül beindítani, kis odafigyeléssel hosszútávon hatalmas sikereket lehet elérni.

Intézkedések

I/1. Vonzó és elérhető városmag kialakítása a Kiskörúton és azon belül

Cél: A kiskörúton belül kellemes gyaloglási felületek kialakítása, ami túlnyúlik a jelenlegi gyalogoszóna határain és maradásra készíti az embereket. A kialakítandó tömegközlekedési átadó pontokból és parkolóhelyekről, mélygarázsokból közvetlen és akadálytalan útvonalak kiépítése a városmag irányába.

A terület gyalogos központi átalakítása időigényes folyamat, ami több szakaszból áll. A projekt nagyban épít a „Kecskemét 2050” programcsomagban foglaltakra, e kettő csak párhuzamosan tud hasznot hozni. A terület élettél való megtöltése elengedhetetlen ahhoz, hogy indokoltá váljon a kiterjedt gyalogosövezet, ám ahhoz, hogy a szolgáltatások megtelepedjenek, a környezetet kell vonzóvá tenni.

Teendők

- a jelenlegi gyalogoszóna felújítása és korszerűsítése
- a Kiskörúton belüli utcák jövőbeli funkciójának felülvizsgálata (sétálóutca, vegyes felület, forgalomcsillapított utca, lakóutca)
- a felszabadult parkolófelületek visszaadása az embereknek, a közlekedési felületek újraosztása
- a kialakított közforgalmú közlekedési átadópontokból, parkolókból, mélygarázsokból közvetlen gyalogos kapcsolat kiépítése a városközpont felé
- a közforgalmú közlekedési átadópontokból induló gyalogos kapcsolatok Nagykörúttal és Kiskörúttal való keresztezésének gyalogosközponti felülvizsgálata
- a Kiskörút gyalogos központi átalakítása, sétálásra, időtöltésre alkalmas belvárosi gyűű létrehozása

Indikátorok

- a gyalogosok számára biztosított felület mértéke [m²]
- a városmagba érkezők száma [fő/év]
- a városmagba érkezők közlekedési módok közti eloszlása [%]

I/2. Kényelem, biztonság, tájékozottság

Cél: nem elég csupán a járművek számát csökkenteni a célterületen, további feltételei is vannak, hogy az mindenki számára, élhető köztér legyen; egyszerű, gyors beavatkozásokkal is sokat lehet javítani.

Teendők

- biztonságérzet javítása: jó minőségű közvilágítás, sötét zugoktól mentes design, diverz funkciók, amik lehetővé teszik, hogy a városmag a nap legtöbb szakában kihasznált legyen
- információnyújtás: kulturális látnivalókhoz, fontosabb közszolgáltatásokhoz iránymutatás, távolság, gyaloglási idő. Lehet offline, de lehet digitális megoldás is, smart funkciókkal (WiFi stb.)
- Utcabútorzat: ottartózkodáshoz, megálláshoz, leüléshez, kinti tevékenységekhez kényelmes, vandálbiztos padok, székek, asztalok, csobogók stb.

Indikátorok

- a különböző napszakokban megforduló emberek száma
- az utcabútorzat kihasználtsága

I/3. Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül

Cél: Jelenleg a városközpontba befutó kerékpáros útvonalak a Kiskörút határán megszakadnak, így csak a gyalogoszónán keresztül lehet kerékpárral haladni, ami főleg a nyári időszakban körülményes, sok esetben balesetveszélyes, e konfliktus feloldása a cél. A személygépkocsival szemben a kerékpárosok számára javasolt a Kiskörúton haladó, a városmagot elkerülő út kiépítése, a gyalogoszónába való behajtás meghagyásával együtt. Előbbit használhatják a csak átmenő, gyorsan haladó kerékpárosok, utóbbit pedig azok, akiknek az úticéljuk a városközpont.

Teendők

- a Kiskörúton kétirányú kerékpáros forgalom kialakítása
- A Kápolna, Bem, Mezei és Batthyány utcán kétirányú kerékpáros kapcsolat kiépítése a városközpont felé, a városi kerékpáros létesítményekkel való kapcsolat megteremtése
- a Kiskörúton belül sűrűn elhelyezett, rövid megállókat szolgáló kerékpáros támaszok kialakítása

Indikátorok

- a gyalogos-kerékpáros konfliktusos balesetek száma a Kiskörúton belül [db/1000 kerékpáros]
- a városmagot elkerülő kerékpárút használóinak száma [kerékpáros/év]
- a kerékpártámaszok kihasználtsága a városmagban [%]

I/4. Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül

Cél: A baleseti kockázat, a légszennyezés és a zaj csökkentése különböző forgalomtechnikai beavatkozásokkal, ezzel javítva a városmag vonzerejét, élhetőségét. A belváros parkolási igényeinek észszerű kielégítése, a városmag felszíni parkolóhelyek számának jelentős csökkentése, a Kiskörút és a Nagykörút közötti övezetben mélygarázs építése

Teendők

- sebességkorlátozás, gyalogosburkolat kiemelése, jelzőlámpaprogramok átalakítása
- a Kiskörút egyes szakaszain a sávszám csökkentése, sávszűkítés
- a behajtási engedélyezés újragondolása, a környezetkímélő teherautók, autóbuszok előnyben részesítése
- a belváros személygépkocsival való átjárhatóságának megszüntetése, új forgalmi rend kialakítása
- a városmagban található parkolóhelyek számának racionalizálása
- mélygarázsok építése a Kiskörúthoz csatlakozóan
- a városmagban parkolás alapú behajtási rendszer kiépítése

Indikátorok

- a Kiskörúton és azon belül átlagos napi forgalom mértéke [jármű/nap]

A programcsomag indikátorai

- a városmagban nem közlekedési céllal eltöltött idő mennyisége per fő
- a gyalogos-kerékpáros, gyalogos-személygépkocsi konfliktusok száma
- a levegőminőség javulása
- az átlagos zajszint mértéke

Ütemezés

	I/1.Kellemes és hatékony gyalogoshálózat kialakítása a Kiskörúton és azon belül	I/2. Kényelem, biztonság, tájékozottság	I/3. Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül	I/4. Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül
2017	Belvárosi revitalizációs stratégia elkészítése, elfogadtatása		Kerékpárforgalmi hálózati terv elfogadása	Belvárosi revitalizációs stratégia elkészítése, elfogadtatása
2018	Terveztetés és engedélyezés	Terveztetés és engedélyezés	Terveztetés és engedélyezés	
2019		Forrásszerzés		
2020	Forrásszerzés	Információnyújtás	Forrásszerzés	Forrásszerzés
2021	Az igényekkel összhangban az infrastruktúra fokozatos kiépítése a Kiskörúton belül	Biztonságérzetet javító intézkedések	Infrastruktúra kiépítése	
2022				
2023		Utcabútorok kihelyezése		
2024				
2025				
2026	Az igényekkel összhangban az infrastruktúra fokozatos kiépítése a Kiskörúton	A fenti beavatkozások kiterjesztése a Kiskörút területére		Az igényekkel összhangban az infrastruktúra fokozatos kiépítése a Kiskörúton belül
2027				
2028				
2029				
2030				
2031				
2032				

II. KOMPLEX KERÉKPÁROS FEJLESZTÉS: BIKIKLIZZ, KECSKEMÉTI

A programcsomag célja és feltételei

A kecskemétiiek, a Kecskemétre ingázók, illetve a Kecskemétre látogató turisták számára fenntartható alternatívát ad a városban való közlekedésre, illetve annak megközelítésére. A csomag jövőképe azt vetíti előre, hogy a városlakók és ingázók a rövidebb utazásainak megtételéhez – a megfelelő időjárási körülmények között – tudatosan válasszák a kerékpárt. Az itt felsorolt projektjavaslatok hatására – az EU által előirányzott célokkal összhangban – a kerékpárt használók száma akár meg is duplázódhat. Cél továbbá, hogy a gyerekek minél kisebb korban sajátítsák el a biztonságos kerékpározás alapjait, megértsék e közlekedési mód előnyeit. E mellett a felnőtteket is motiválttá kell tenni, hogy tudatosan válasszanak közlekedési módot, és szülőként követendő példát állítsanak a következő nemzedék számára.

A célok elérésének feltétele, hogy a város a kerékpárra mint járműre tekintsen, és ennek értelmében – ahol nincs akadálya – az úttesten képzelje el a jövőbeli helyét. Fontos, hogy kerékpárral is érvényesnek kell lennie a legrövidebb út elvének.

A programcsomag kidolgozásához segítséget nyújt a „Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi hálózati terve (2014)” című dokumentum.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: a kerékpározás kortól, nemtől, vagyoni és szociális helyzettől függetlenül elérhető bárki számára, amennyiben egy átgondolt rendszer kerül kialakításra. Költséghatékonyságának köszönhetően a hátrányos helyzetűek számára kiváló alternatíva. Azok számára pedig, akik valami miatt nem tehetik meg, hogy kerékpárra üljenek, olyan módon hajt hasznát, hogy a tömegközlekedési eszközökről, az autóforgalomból von el embereket. Így akik nem tudnak változtatni a közlekedési módjukon, azok számára kényelmesebb lesz más módokon utazni.

Biztonság: az összefüggő kerékpáros hálózat kiépítésével nagyban nő annak biztonsága, a mind a gyalogosok, mind a járművekkel való konfliktusok esetében. Bizonyított tény, hogy minél több a kerékpáros, arányában annál kevesebb baleset éri őket. Biztonságos, hiszen a szemléletformálás megtanítja az embereknek az egymás mellett való közlekedést. E mellett a létesítendő kerékpáros parkolók a jármű számára nyújtanak biztonságot, ezzel növelve e közlekedési mód népszerűségét.

Élhetőség: elvitathatatlan, hogy a kerékpáros közlekedés az egyik leginkább környezetbarát közlekedési mód, nagyban hozzájárul a város élhetőségéhez. Csöndes, nem szennyez, pozitív hatással van az egészségre és az emberi kapcsolatokra is.

Vonzó: rövidtávon a kerékpározás kifejezetten versenyképes közlekedési mód, olcsó, így mind a felhasználó, mind az üzemeltető szempontjából egy gazdaságosan fenntartható rendszerről beszélünk. Kiválóan tud együttműködni más közlekedési módokkal, azokat kiegészítve, így hosszabb utazások során is kiválthat bizonyos szakaszokat.

Intézkedések

II/1. Biztonságos és hatékony kerékpárhálózat kialakítása

Cél: Egy olyan kerékpáros úthálózat kialakítása, amely maximális biztonságot ad a közlekedőknek, ugyanakkor lehetővé teszi a gyors eljutást a városon belül, illetve a város környéki területekre.

Teendők

- meglévő, balesetveszélyes szakaszok felülvizsgálata (pl. Izsáki út, Nagykörút csomópontjaiban)
- hiányzó hálózati szakaszok, átvezetések kiépítése (asszimetria megszüntetése, haránt irányú kapcsolatok kiépítése)
- az útpálya újra felosztása a gyalogos, kerékpáros, gépkocsi forgalom között, ahol indokolt
- kereszteződések beláthatóságának biztosítása, útburkolati jelek, kerékpáros jelzőlámpák kihelyezése
- nagyobb forgalomvonzó létesítményekhez (pl. munkahelyek, iskolák, kereskedelem, egészségügy) közvetlen kapcsolat a kerékpáros hálózatról
- rövid és hosszútávú tárolásra alkalmas kerékpártárolók létesítése a kül-, és belterületen a forgalmas tömegközlekedési csomópontokban és a forgalomvonzó létesítményeknél
- tájékoztatási rendszer kiépítése mindennapi, alkalmi és turisztikai célú kerékpározás számára

Indikátorok

- kerékpáros menetidő csökkenése egyes pontok között
- kerékpáros balesetek arányának és súlyosságának csökkenése

II/2. Életciklus modellen alapuló kerékpáros infrastruktúra karbantartás

Cél: a mostani, elavult műszaki szabványok alapján készült infrastruktúra elemek javítása, a felülvizsgálat módszertanának a kidolgozása a későbbi rendszeres karbantartás érdekében

Teendők

- felülvizsgálati módszertan kidolgozása
- a felújítások prioritizálása, azonnali beavatkozások
- rendszeres felmérés és a szükséges karbantartási munkák elvégzése

Indikátorok

- Magas minőségű kerékpáros infrastruktúra hossza

II/3. BIKE Közbringa-rendszer bevezetése

Cél: a módváltást elősegítő bérbringa rendszer hozzásegíti a városlakókat a mindenkori legoptimálisabb eljutás biztosításához, emellett a városba ingázók számára az utolsó kilométerek megtételében segít. A város szerkezetéből adódóan a sugarasan a városközpontba irányuló rendszer kiépítése javasolt első körben.

Teendők

- a közbringa rendszer műszaki-infrastrukturális körülményeinek megteremtése
- a finanszírozás kérdéseinek tisztázása
- a kerékpárok típusának kiválasztása, beszerzése
- a gyűjtőpontok kiépítése a lakó és belvárosi forgalomvonzó létesítményeknél valamint nagy tömegközlekedési csomópontokban

Indikátorok

- a kiépített állomások száma
- napi bérlekések száma
- a bérbringák által futott km

A programcsomag indikátorai

- a kerékpározás részaránya a közlekedési módválasztásban [%]
- az ezer főre vetített kerékpáros balesetek száma [fő]
- a kerékpáros infrastruktúra hossza [km]

Ütemezés

	II/1. Biztonságos és hatékony kerékpárhálózat kialakítása	II/2. Életciklus modellen alapuló kerékpáros infrastruktúra karbantartás	II/3. BiKe közbringarendszer bevezetése
2017	Kerékpárforgalmi hálózati terv elfogadása	Karbantartási stratégia készítése	
2018	Terveztetés és engedélyezés	Előkészítő tanulmányok	
2019		Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése	Közbringa rendszer elfogadása
2020	Forrásszerzés	Terveztetés és engedélyezés	Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése
2021	Infrastruktúra kiépítése	Forrásszerzés	
2022		Magas prioritású karbantartási munkák	A közbringa rendszer kiépítése
2023		Közepes prioritású karbantartási munkák	
2024		Alacsony prioritású karbantartási munkák	Rendszer kiterjesztésének előkészítése
2025	Rendszer kiterjesztésének előkészítése	Életciklus modell bevezetése	
2026			
2027			
2028			
2029			
2030			
2031			
2032			

III. TUDATOS MOBILITÁS FEJLESZTÉSE KECSKEMÉTEN: KÖZLEKEDJ OKOSAN

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja komplex, több ágazatot is érintő szemléletmód-váltás ösztönzése, melynek haszonélvezője végső soron a város közlekedési rendszere. Ennek érdekében nemcsak Kecskemét és a közlekedési vonzáskörzetéhez tartozó települések lakosainak kell újszerűen hozzáállni a rutinszerűen megtett rövid utakhoz, napi ingázáshoz, vagy éppen a munkavégzés módjához, hanem az itt tevékenykedő cégek, köz- és oktatási intézmények is át kell értékeljék a fenntarthatóság, hatékonyság mindennapi használatra bevezetett fogalmait. A közlekedés a gazdaság egyik mozgatórugója, amely javakat közvetve termel, az erőforrásokat viszont közvetlenül használja fel – kivéve természetesen a gyaloglást és a kerékpározást. Munkába, iskolába járás, ügyintézés céljából az esetek nagy részében nap, mint nap közlekedünk, a cél az, hogy ezt hatékonyan, fenntartható módon tegyük és csak akkor, ha szükséges.

A következő programok megvalósulásának feltétele, hogy minden érintett fél nyitott legyen azok iránt az esetleg újszerűnek tűnő, ugyanakkor már ismert elemekből építkező javaslatok iránt, melyek a többi programcsomagban vázolt jövő infrastruktúrájának okosabb használatát teszik lehetővé.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: a következő intézkedések révén hatékonyabbá válhat a mindennapi helyváltoztatás (hivatásforgalom) megszervezése, ami így Kecskemét forgalmi terhelésének csökkenését vonja maga után. Ez a városon belüli elérhetőségi idők csökkenését is eredményezi.

Biztonság: a közlekedési igények csökkenése maga után vonja személygépkocsi forgalom csökkenését, ami a közlekedésbiztonság javulását (közúti balesetek számának csökkenése) eredményezheti.

Élhetőség: a csökkenő forgalom a város élhetőségére is jótékony hatással van. Az alacsonyabb zajterhelés és jobb levegőminőség mind közvetlenül érezhető pozitív hatások.

Vonzerő: a közlekedés kisebb környezeti terhelése végső soron a város vonzerejét növeli. Ennek köszönhetően lassulhat a szuburbanizációs folyamat, vagyis kevesebben költözhetnek ki a Kecskemétet övező szatellit településekre, tanyás övezetbe.

Intézkedések

III/1. Fenntartható mobilitás ösztönzése

Cél: a közlekedés hatékonyságának növelése fenntartható módon

Teendők

- munkahelyi mobilitási tervek készítése és bevezetésük ösztönzése a Kecskeméten és vonzáskörzetében tevékenykedő nagyobb cégeknél, közintézményeknél
- munkába járás céljából telekocsi szervezésének elősegítése cégeknél, köz- és oktatási intézményeknél
- kerékpárral történő munkába járás ösztönzése bérkiegészítés révén (hazai jó példa erre az Óbudai Önkormányzat támogatási rendszere)

Indikátorok

- elkészült munkahelyi mobilitási tervek száma
- kerékpárral munkába járók aránya

III/2. Közlekedési igények ésszerű csökkentése

Cél: mindennapi közlekedési igények (munkába, iskolába járás, ügyintézés) csökkentése a helyváltoztatás kényszerének lehetőség szerinti kiiktatásával

Teendők

- távmunka, távoktatás lehetőségének biztosítása és ösztönzése
- házhoz szállítás lehetőségének szélesebb körű biztosítása a kis- és nagybevásárlási igények kielégítésére Kecskeméten és vonzáskörzetében
- mozgó bolt hálózat létrehozása Kecskemét vonzáskörzetében
- falubusz szolgáltatás biztosítása Kecskemét vonzáskörzetének településein

Indikátorok

- élelmiszerek és háztartási cikkek online forgalmának aránya
- távmunkát végzők aránya

III/3. Környezettudatos közlekedés népszerűsítése

Cél: alternatív közlekedési formák (pl. kerékpár, telekocsi, falubusz) népszerűsítésével az előző programokban megfogalmazott célok elérésének támogatása

Teendők

- munkahelyi mobilitási kampányok, melyek a kerékpárral, telekocsival történő munkába járást népszerűsítik és esetleg jutalmaznak
- városi szintű közlekedési kampányok a fenntartható közlekedési formák népszerűsítésére
- óvodás korú és alsó tagozatos gyerekek későbbi környezettudatosságot megalapozó nevelése tematikus (közlekedési szituációkat bemutató, kerékpározást népszerűsítő) játszóterek révén

Indikátorok

- megtartott mobilitási kampányok száma

A programcsomag indikátorai

- a Kecskemétre bevezető főutak forgalma (ÁNF)
- fenntartható közlekedési módra váltók száma (fő)

Ütemezés

	III/1. Fenntartható mobilitás ösztönzése	III/2. Közlekedési igények ésszerű csökkentése	III/3. Környezettudatos közlekedés népszerűsítése
2017	Az intézkedések megtervezése	Az intézkedések megtervezése	Mobilitási kampányok megtartása, tematikus játszóterek tervezése és engedélyeztetése
2018	Az intézkedések gyakorlati megvalósítása	Az intézkedések gyakorlati megvalósítása	Mobilitási kampányok megtartása, forrásszerzés tematikus játszóterek kivitelezéséhez
2019			Mobilitási kampányok megtartása, tematikus játszóterek kivitelezése
2020			Mobilitási kampányok megtartása
2021			
2022			
2023			
2024			
2025			
2026			
2027			
2028			
2029			
2030			
2031			
2032			

IV. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZET ALAPVETŐ JAVÍTÁSA. 2024-RE A HALÁLÓS KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁNAK FELÉRE CSÖKKENTÉSE KECSKEMÉTEN: MINDENKI MEGVAN

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja, hogy senki ne szenvedjen halálos közlekedési balesetet Kecskeméten. A programcsomag megvalósításának feltétele a város és a társadalom elkötelezettsége, céltudatos és fegyelmezett döntések meghozatala.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: Nem kapcsolódik.

Biztonság: A közlekedésbiztonság a biztonság legalapvetőbb összetevője.

Élhetőség: A halálos közlekedési balesetek eltűnésével, a közlekedési balesetek számának és súlyosságának csökkenésével jelentősen javul a város élhetősége.

Vonzerő: Kecskemét vonzerejéhez, híréhez jelentősen hozzájárulhat egy nagyratörő és sikeres közlekedésbiztonsági program.

Intézkedések

IV/1. A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re

Cél: A közlekedési balesetek számának és súlyosságának csökkentése Kecskemét útjain.

Teendők

- Közlekedésbiztonsági Stratégia és Cselekvési Terv kidolgozása és elfogadása
- Új, közlekedésbiztonsági alapú tervezési eljárások bevezetése minden közlekedési módra és a közlekedési módok konfliktushelyzeteire
- A baleseti gócpontok feltérképezése, a szükséges átalakítások megtervezése és kivitelezése
- A közlekedési hálózatok közlekedésbiztonsági felülvizsgálata és átalakítása
- ITS alapú automatikus sebességellenőrző rendszerek kiépítése (section controll, sebességellenőrző kamerák...)
- A kifejtett sebességek átfogó és teljes körű csökkentése a városban az utazási sebességek szinten tartásával
- A közlekedésben dolgozók képzése, közlekedésbiztonsági tudásuk folyamatos javítása
- Minden közlekedésben részt vevőt elérő, átfogó és meggyőző kampány a helyes közlekedésről

Indikátorok

- A halálos balesetek száma Kecskemét területén [db/év]
- A súlyos személyi sérüléssel járó balesetek száma Kecskemét területén [db/év]
- A személyi sérüléssel járó balesetek száma Kecskemét területén [db/év]

A programcsomag indikátorai

- A halálos balesetek száma Kecskemét területén [db/év]
- A súlyos személyi sérüléssel járó balesetek száma Kecskemét területén [db/év]
- A személyi sérüléssel járó balesetek száma Kecskemét területén [db/év]

Ütemezés

	IV/1. A halálos balesetek számának nullára csökkentése 2024-re	
2017	Közlekedésbiztonsági Stratégia és Cselekvési Terv kidolgozása és elfogadása	
2018	Baleseti gócpontok felmérése, új tervezési módszerek bevezetése	Forrásszerzés
2019	Terveztetés és engedélyeztetés	Képzések és kampányok indítása
2020	Forrásszerzés	Felülvizsgálat
2021	Infrastruktúra átépítése	Képzések és kampányok
2022	Próbaüzem	
2023	Felülvizsgálat	
2024	Üzemeltetés	

V. VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS: MINDENKINEK JÁR

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja a közforgalmú közlekedési rendszer attraktivitásának megőrzése figyelembe véve környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi szempontokat. További cél az eljutási idők csökkentése és az utazóközönség magas szintű elvárásainak való megfelelés.

A programcsomag végrehajtásának feltétele a város elkötelezettsége egy versenyképes, környezetbarát és megbízhatóan működő közforgalmú közlekedési rendszer iránt.

A programcsomag kidolgozásához segítséget nyújt a „Kecskemét Megyei Jogú Város közlekedési koncepciójának felülvizsgálata a gazdaságfejlesztési irányoknak megfelelően (2015)” című dokumentum.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer és az elővárosi vasút fejlesztése jelentősen javítja a városnak és a város egyes részeinek elérhetőségét.

Biztonság: A fenntarthatóság szempontjai alapján tervezett közforgalmú közlekedési rendszer és elővárosi vasút, valamint a folyamatosan fiatalított buszállomány javítja az ellátás biztonságát.

Élhetőség: A fenntartható, alacsony kibocsátású és csendes közforgalmú közlekedés az élhető város alapvető tartozéka.

Vonzeroő: A város vonzerejére pozitív hatással van az utasok igényeit jobban kielégítő elővárosi és városi közforgalmú közlekedési hálózat, az új autóbuszok beszerzése, autóbuszok előnyben részesítése, az üzemidő bővítése, rugalmasabb tarifarendszer kiépítése, valamint a járatsűrűség növelése.

Intézkedések

V/1. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása

Cél: A közforgalmú közlekedés versenyképességének megőrzése a egyéni közúti közlekedéssel szemben. Környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi szempontból fenntartható és biztonságos közforgalmú közlekedési rendszer megvalósítása.

Teendők

- A vasút, valamint a helyi és helyközi autóbusz-közlekedési hálózatának és menetrendjének együttes újratervezése a város belső elérhetőségének és a város kapcsolatrendszerének javítása, valamint a belváros tehermentesítésének érdekében.
- Utazási láncok összekapcsolása, intermodális személyszállítási kapcsolatok erősítése, P+R és B+R parkolók létesítése, valamint a különböző közlekedési szolgáltatók együttműködése egy Intermodális Csomópont megvalósításával.
- Átszállási pontok létesítése a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés között a nagykörúton, forgalomirányító központok, decentrumok fejlesztése.
- Egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása a megálló akadálymentesítése és alacsony belépésű járművek beszerzése révén.
- Tarifaszövetség keretein belül közös jegy- és bérletrendszer létrehozása, e-jegyrendszer megvalósítása a busz és a vasútközlekedést érintően.
- Rugalmas, igényvezérelt közlekedési módok bevezetése (intelligens közlekedési megoldásokkal) a városmagtól távolabb eső, közforgalmú közlekedéssel gyengén ellátott területeken.
- Az éjszakai közlekedés bevezetése.
- A városi és elővárosi közösségi közlekedés összekapcsolását és szolgáltatási színvonalát emelő ITS rendszerek megvalósítása
- Valós idejű és kiszámítható menetrendet tartalmazó és az integrált tarifarendszert is magába foglaló informatikai rendszerek kiépítése.
- Vizuális utastájékoztató és jegyértékesítés további korszerűsítése, valamint az utastájékoztató, forgalomirányító és más közlekedési informatikai rendszerek összekapcsolása.
- A közforgalmú járművek vonali és csomóponti előnyben részesítésének kiépítése.
- A szolgáltatásminőség és az utaselégedettség folyamatos mérése.

Indikátorok

- szállított utasok száma (ezer fő/év)
- az átszálló utasok száma (ezer fő/év)
- rugalmas közlekedéssel kiszolgált háztartások száma (db)
- a közlekedési szolgáltatókat érintő utaspanaszok száma (db/év)
- késett vagy kimaradt járatok száma (db/év)

V/2. Autóbusz állomány fiatalítása

Cél: A közforgalmú közlekedés színvonalának javítása érdekében és az utazóközönség számára vonzóbbá tételéhez szükség van a járműpark további fiatalítására, szóló és csuklós, valamint midi típusú, alacsony belépési szintű, környezetbarát járművek beszerzésére.

Teendők

- Környezetkímélő és alacsony belépési szintű szóló és csuklós autóbuszok beszerzése a káros környezeti hatások csökkentése érdekében.
- Midi típusú alternatív hajtásláncú (elektromos, hibrid stb.) autóbuszok beszerzése az igényvezérelt közlekedési feladatok ellátásához.

Indikátorok

- Járművek műszaki átlagéletkora (év)
- Járművek károsanyag-kibocsátásának mértéke a főbb szennyezőanyagokra (kg/év)

V/3. Elővárosi vasút fejlesztése

Cél: Kecskemét elővárosi közlekedését érintő egyes vasútvonalak fejlesztése az utazóközönség magasabb szintű kiszolgálása, az eljutási idők csökkentése érdekében.

Teendők

- Vasúti csomópontok és állomások korszerűsítése, akadálymentesítése (Perontetők és esőbeállók javítása, kialakítása, térvilágítás korszerűsítése, vagyonbiztonságot biztosító rendszer kiépítése, utasáramlási útvonalak megújítása, P+R és B+R parkolók létesítése, felvételi épületek rekonstrukciója, épületenergetikai korszerűsítése).
- Vonalinfrastruktúra-fejlesztés keretein belül, a nagyforgalmú vasútvonalakon az időveszteségek csökkentése érdekében szakaszonként második vágány építése, biztosító- és energiaellátó berendezések korszerűsítése, vonali villamosítás és lassújelek felszámolása, közúti-vasút átjárók és vonatérzékelő rendszerek közlekedésbiztonsági szempontú korszerűsítése.
- Peronon és váróteremben lévő hangos és vizuális utastájékoztató berendezések fejlesztése.
- Szükség esetén új megállóhelyek létesítése.

Indikátorok

- A menetidő javulása (perc)
- A felújított vonalak utasszáma (ezer fő/év)

A programcsomag indikátorai

- Szállított és az átszállópontokon megjelenő utasok száma [ezer fő/év]
- A járművek műszaki átlagéletkora [év]
- A közlekedési szolgáltatókat érintő utaspanaszok száma [db/év]
- A felújított vonalak utasszáma [ezer fő/év]

Ütemezés

	V/1. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása	V/2. Autóbusz állomány fiatalítása	V/3. Elővárosi vasút fejlesztése
2017	Közforgalmú stratégia kidolgozása		
2018	Stratégia elfogadása		
2019	Terveztetés és engedélyezés	Forrásszerzés	Terveztetés és engedélyezés
2020			
2021	Forrásszerzés	Beszerzés	Forrásszerzés
2022		Próbaüzem	
2023	Infrastruktúra kiépítése	Felülvizsgálat	Infrastruktúra kiépítése
2024		Üzemeltetés	
2025	Próbaüzem		Próbaüzem
2026	Felülvizsgálat		Felülvizsgálat
2027	Üzemeltetés		Üzemeltetés
2028			

VI. KAPACITÍV ÉS FOLYAMATOS HALADÁST LEHETŐVÉ TEVŐ KÖZÚTI TÖRZSHÁLÓZAT KIÉPÍTÉSE: **MEGVAN A HELYE**

A programcsomag célja és feltételei

Kecskemét életében jelentős és megkerülhetetlen szerepe van a közúti közlekedésnek. Törekedni kell a környezetbarát, fenntartható közlekedési módok és eszközök minél nagyobb arányú terjedésére, ugyanakkor nem szabad elfeledkezni arról, hogy egy jól átgondolt közlekedési rendszerben a közúti közlekedésnek is megvan a helye. A közúti közlekedés magában foglalja a személygépkocsi közlekedésen túl a tehergépkocsik és az autóbuszok forgalmát is. Cél, hogy mindegyik összetevőnek megtaláljuk a maga helyét, ahol a város lakói és a közutak használói számára a leghasznosabb, miközben a környezet számára a lehető legkisebb terhelést jelenti. Bizonyos helyeken kifejezetten a közúti kínálat visszafogása kívánatos, ezen elképzelésekről a többi programcsomagban olvashatunk, mint ahogy az autóbuszos közlekedés is – bár közúton történik – másik intézkedéscsomagban jelenik meg hangsúlyosan.

A legfontosabb cél, hogy szükséges egy összefüggő, folyamatos haladást lehetővé tevő törzshálózat kialakítása és minél magasabb szinten történő üzemeltetése, ahol a közúti forgalomnak van prioritása. Ennek megléte mellett lehetséges azoknak a területeknek a kijelölése, ahol nem, vagy csak korlátozottan kívánatos a közúti forgalom megjelenése. A törzshálózat kiépítése hosszabb időt igényel.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség

A város és a város által nyújtott szolgáltatások elérhetőségét kiemelten szolgálja egy kapacitív, folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat.

Biztonság

A közúti törzshálózat kialakítása jelentősen hozzájárul a város ellátási biztonságához és a lakosság mozgásának biztosításához.

Élhetőség

A külső városrészekben kialakított közúti törzshálózat teszi lehetővé azt, hogy az érzékenyebb, sűrűbben lakott területeken a lágy és a környezetkímélő közlekedési módok legyenek előnyben részesítve.

Vonzerő

A város vonzerejének fontos összetevője a város és a város szolgáltatásainak megközelíthetősége, amelyet a közúti törzshálózat kiépítése nagyon magas szinten támogat.

Intézkedések

VI/1. Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása

Cél: Magas színvonalon használható közúti törzshálózat kialakítása

Teendők

- Törzshálózat kijelölése, tervezési elvek elfogadása
- Hiányzó törzshálózati szakaszok kiépítése
- Meglévő törzshálózati elemek egyenkapacitásának biztosítása
- Fejlesztendő csomópontok azonosítása, átjárhatóság javítása
- Egyértelmű és karbantartott forgalomtechnikai jelzések
- Parkolási lehetőségek biztosítása a módváltás elősegítése és a védendő területek egyéb módon történő megközelíthetősége érdekében

Indikátorok

- Kiépített, összefüggő törzshálózat hossza [km]
- Jellemző pontok közötti eljutási idő [perc]

VI/2. Dinamikus forgalomirányítás kiépítése

Cél: Folyamatos haladás biztosítása a törzshálózaton

Teendők

- Fejlesztendő csomópontok azonosítása, átjárhatóság javítása
- Forgalomfüggő jelzőlámpa-programok létesítése a kritikus csomópontokban
- Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése a dinamikus forgalomszabályozás bevezethetősége érdekében
- Forgalomirányító központ kiépítése
- Intelligens forgalommenedzsmen bevezetése (változó sávkiosztás, dinamikus sebességhatárok, ajánlott sebesség, útvonal-ajánlás)

Indikátorok

- Jellemző pontok közötti eljutási idő [perc]
- Torlódással érintett törzshálózati útszakaszok hossza [km]

A programcsomag indikátorai

- Kiépített, összefüggő törzshálózat hossza [km]
- Jellemző pontok közötti eljutási idő [perc]
- Torlódással érintett törzshálózati útszakaszok hossza [km]

Ütemezés

	VI/1. Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	VI/2. Dinamikus forgalomirányítás kiépítése
2017	Városi közlekedési stratégia kidolgozása	
2018	Városi közlekedési stratégia elfogadása	
2019	Tervezés és engedélyeztetés megkezdése	Jogszabályi és szervezeti háttér
2020		
2021	Forrásszerzés	Tervezés és engedélyeztetés megkezdése
2022		
2023	Infrastruktúra kiépítésének megkezdése	Forrásszerzés
2024		
2025		Alapinfrastruktúra kiépítése
2026		
2027		Dinamikus forgalomszabályozás próbaüzem
2028		Felülvizsgálat
2029		Dinamikus forgalomirányítás kiterjesztésének megalapozása
2030		

VII. A VÁROSI SZÁLLÍTÁSI IGÉNYEK KORSZERŰSÍTÉSE: LÁTHATATLAN LOGISZTIKA

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja a szállítási igények hosszú távon is fenntartható, a legmodernebb technológiákat alkalmazó és magas minőségű kielégítése.

A programcsomag végrehajtásának előfeltétele egy, a fenntarthatóság ügyének elkötelezett és átgondolt Városi Logisztikai Stratégia elkészítése és elfogadása.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A gyorsan fejlődő ipar és az ennek következtében egyre népesebb és jómódúbb várostérségi lakosság folyamatosan növekvő szállítási igényeket teremt a városban és környékén. A város működésének feltétele, hogy az áruk eljussanak a város minden részébe, azaz a város minden részének elérhetőnek kell lennie az áruszállítás szempontjából is. A fő cél az, hogy az áruszállítás fenntartható módon valósuljon meg.

Biztonság: Az átgondolt és jól szervezett áruszállítási rendszer az ellátás biztonságát garantálja a városlakók számára.

Élhetőség: A Nagykörúton belül kialakítandó környezetbarát city logisztikai rendszer és a teherszállítás károsanyag és zajkibocsátásának csökkentése jelentős lépés a város hosszú távú élhetőségének irányában.

Vonzerő: A logisztikai vállalkozások együttműködésének és hálózatosodásának támogatása egyértelműen javítja a gazdasági versenyképességet. Közép-Európa első környezetbarát city logisztikai rendszere fontos hivatkozási pont lehet más városok fejlesztési terveiben és nagy mértékben javítja a Belváros vonzerejét.

Intézkedések

VII/1. A város területét érintő teherfoglalom károsanyag- és zaj kibocsátásának csökkentése

Cél: A teherforgalom által okozott környezeti károk minimalizálása és a szállítási rendszer fenntarthatóságának biztosítása az egyes zónákban

Teendők

- Átfogó és fenntartható teherforgalmi behajtási rend kialakítása a város egészére
- Alacsony kibocsátású zóna létrehozása a Nagykörút és a Kiskörút közötti területen
- Zéró kibocsátású zóna létrehozása a Kiskörúton belül
- Környezeti monitoring hálózat létrehozása (zaj és légszennyezést mérő kapuk kihelyezése az alacsony kibocsátású zóna határa előtt)
- Informatikai háttér megteremtése
- Károsanyag kibocsátásra optimált sebességellenőrző rendszer kialakítása a Kecskemétet elkerülő és a Kecskemétre bejövő utakon

Indikátorok

- A várost érintő teherforgalom károsanyag kibocsátásának csökkenése a főbb szennyezőanyagok tekintetében az egyes zónákban [%]
- A várost érintő teherforgalom zajkibocsátásának csökkenése az egyes zónákban [%]

VII/2. Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen

Cél: A Nagykörúton belüli terület fenntartható áruellátásának biztosítása

Teendők

- Gyűjtőraktárak létrehozása
- Koncentrált rakodóhelyek kiépítése
- Elektromos hajtású vagy hibrid tehergépkocsik beszerzése
- A szükséges helyi jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése
- A szükséges informatikai rendszer kiépítése

Indikátorok

- A fenntartható city logisztikai rendszer által kiszolgált üzletek aránya a célterületen [%]
- A védett övezetekbe belépő alacsony vagy zéró kibocsátású tehergépjárművek aránya [%]

VII/3. Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén

Cél: A város logisztikai iparának fejlesztése, a logisztikai beruházások bátorítása, a logisztika hálózatosodásának elősegítése, a hiányzó szolgáltatások pótlása

Teendők

- Logisztikai stratégia elkészítése és elfogadása
- Támogatási és pályázati rendszer létrehozása

Indikátorok

- A logisztikai magánbefektetések összege [Mft]

A programcsomag indikátorai

- A várost érintő teherforgalom kibocsájtásának csökkenése a főbb szennyezőanyagok tekintetében [%]
- A várost érintő teherforgalom zajkibocsájtásának csökkenése [%]
- A logisztikai magánbefektetések összege [M Ft]

Ütemezés

	VII/1. A város területét érintő teherfogalom károsanyag- és zaj kibocsájtásának csökkentése	VII/2. Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen	VII/3. Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén
2017	Teherforgalmi és Logisztikai Stratégia készítése		
2018	Teherforgalmi és Logisztikai Stratégia elfogadása		
2019	Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése		
2020	Forrásszerzés		Forrásszerzés
2021			Pályázati rendszer kialakítása
2022	Terveztetés és engedélyeztetés		Források elosztása
2023			
2024	Infrastruktúra kiépítése		Ellenőrzés
2025			Felülvizsgálat
2026	Próbaüzem		Üzemeltetés
2027	Felülvizsgálat		
2028	Üzemeltetés		
2029			
2030	Rendszer kiterjesztésének előkészítése		

VIII. KECSKEMÉTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT LÉTREHOZÁSA: NEKED SZERVEZZÜK

A programcsomag célja és feltételei

A fenntartható mobilitás céljait szolgáló intézkedések Kecskemét és vonzáskörzete közlekedési rendszerének és mobilitási folyamatainak összességét, ez által szervezettek (tulajdonosok, infrastruktúrakezelők, szolgáltatók, érdekképviselők stb.) és személyek (a szervezetek alkalmazottai, utasok, egyéni közlekedők stb.) érdekeit érintik. Számos külföldi és hazai városban felismerték, hogy e szerteágazó viszonyrendszerben célszerű kijelölni egy szervezetet, amely szervezői, szakmai felügyeleti és részben irányítói jogokat gyakorol – ugyanakkor nem válik tulajdonossá, létrehozása nem eredményezi a már meglévő szervezetek megszűnését, átalakulását, vagy ellehetetlenülését. Napjainkra a hazai személyszállítási törvény is nevesíti a közlekedésszervező intézményét, és nincs akadálya, hogy e szervezet – az Önkormányzat megbízása és más érintettek együttműködése nyomán – ne csupán a tömegközlekedés, hanem a mobilitási rendszer további elemeinek a koordinációját is ellássa.

A Kecskeméten élők, dolgozók, tanulók vagy csupán itt közlekedők számára a közlekedés szervezésének új korszakát nyitná meg a fenntartható mobilitás céljaival összhangban tevékenykedő közlekedési központ, amely egyszerre felel többek között a városi tömegközlekedés szervezéséért és tervezéséért, a városi közutak (köztük a járdák, kerékpárutak) kezeléséért és fenntartásáért, a közlekedési információs rendszerek alkalmazásáért, a parkolási rendszer működtetéséért, a közbringa üzemeltetéséért, az áruszállítási folyamatok felügyeletéért, a szakmai és jogszabályból eredő ellenőrzési tevékenységért, a fenntartható mobilitási kultúra meghonosításáért, az érintettek és érdekképviselőik bevonásáért, a mobilitással kapcsolatos kommunikációért vagy a finanszírozással összefüggő feladatokért.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség

A közlekedési központ összehangolja a mobilitási folyamatokat, ezáltal javítja az utazások és szállítások tervezhetőségét, a közlekedési szolgáltatások elérhetőségét.

Biztonság

Az egy kézben összpontosuló koordinációs, felügyeleti és ellenőrzési tevékenység erősíti a jogkövető magatartást, a szolgáltatások megbízhatóságát és a szolgáltatókba vetett bizalmat, valamint a közlekedés biztonságát.

Élhetőség

A közlekedésszervező tevékenysége új mobilitási kultúrát teremthet Kecskeméten.

Vonzerő

A hatékonyan működő közlekedési szolgáltatások és a korszerűen üzemeltetett infrastruktúra a korábbinál magasabb színvonallal párosul mind a város és vonzáskörzete lakosai, mind a Kecskemétre látogatók számára.

Intézkedések

VIII/1. A Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása

Cél: Új szervezet (esetleg meglévő szervezet feladatkörének bővítése), amely közlekedésszervezőként a fenntarthatóság és az esélyegyenlőség szempontjait érvényesítve összehangoltan irányítja és felügyeli a közlekedési szolgáltatásokat, fenntartja és üzemelteti a közlekedési infrastruktúrát, elősegíti a közlekedés fejlesztését és koordinálja az ezzel kapcsolatos projekteket.

Teendők

- Javaslattétel a működési keretekre, a szervezeti struktúrára és a delegált feladatokra.
- Finanszírozási keretek kidolgozása.
- Jogszabályi feltételek megteremtése (elsősorban helyi szinten).
- Együttműködési megállapodások előkészítése.
- Infrastrukturális feltételek megteremtése, különösen az informatikai háttér kialakítása.
- A szervezet alapvető dokumentumainak elkészítése (pl. minőségbiztosítással, átláthatósággal kapcsolatos politika).

VIII/2. Intelligens közlekedési rendszerek integrált működtetése

Cél: A különböző közlekedési alágazatokat támogató intelligens rendszerek integrált irányítása, amely lehetővé teszi a korszerű forgalomirányítást, utastájékoztatást, áruszállítás-menedzsmentet és az ezekhez kapcsolódó magas színvonalú infokommunikációs infrastruktúra működtetését.

Teendők

- A működő és bevezetésre váró intelligens közlekedési rendszerek feltárása, az integráció feltételeinek meghatározása, a szükséges fejlesztések megvalósítása
- Irányítóközpont létrehozása és működtetése, az erőforrásigények biztosítása

VIII/3. Tarifaközösség kialakítása, integrált „közlekedési kártya” bevezetése

Cél: A közlekedési (és más) szolgáltatások igénybevételének, ezek elszámolásának és adminisztrációjának összehangolása többek között a vonzóbb tömegközlekedés, az automatizált (parkolási, behajtási stb.) díjfizetés, az egyszerűbb ellenőrzés érdekében.

Teendők

- Egységes övezetrendszer és összehangolt árrendszer kialakítása, az utazási kedvezmények rendszerének egységesítése, esetleg a munkáltatói költségtérítés rendszerének újragondolása.
- A tarifaközösség fokozatos bevezetése (érdekközösség, értékesítési társulás útján), később a vállalati párhuzamosságok megszüntetése: adminisztráció, funkcionális területek stb.
- Az utazási jogosultság igazolásának és ellenőrzésének egységes rendszerének létrehozása a tömegközlekedésben (elektronikus jegyrendszer kialakítása okoskártya, mobiljegy vagy más korszerű platform alkalmazásával) és ennek integrálása más közlekedési szolgáltatásokkal (közbringa igénybevétele, parkolási rendszer használata, behajtási díj fizetése stb.), illetve más városi szolgáltatásokkal (pl. sportolás, kulturális intézmények látogatása).

A programcsomag indikátorai

A számszerű indikátorok helyett az előrelépést az egyes javasolt intézkedések megvalósulása jelzi (közlekedési központ létrehozása, intelligens közlekedési rendszerek integrált irányítóközpontjának üzembe helyezése, tarifaközösség kialakítása, integrált jegyrendszer bevezetése).

Ütemezés

	VIII/1. A Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása	VIII/2. Intelligens közlekedési rendszerek integrált működtetése	VIII/3. Tarifaközösség kialakítása
2017	Előkészítés, feltételek meghatározása		
2018	Jogszabályi és finanszírozási keretek, együttműködési megállapodások, szervezetalapítás	Fejlesztések, erőforrások biztosítása	Érdekközösség
2019			Értékesítési társulás
2020	Szervezet működése	Irányítóközpont létrehozása, működése, illetve további folyamatos fejlesztések	Egységes övezetrendszer kialakítása, elektronikus kártyarendszer
2021			Tarifaközösség
2022			
2023			
2024			
2025			
2026			
2027			
2028			
2029			
2030			

XI. HOSSZÚTÁVÚ FEJLESZTÉSEK KERETRENDSZERE: **KECSKEMÉT 2050**

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag némileg eltér a korábban bemutatott csomagoktól: míg máshol olyan fejlesztéseket javasoltunk, amik belátható időn belül megvalósulnak, itt a ma még csak megjósolható irányokat, és az azokhoz való alkalmazkodási lehetőségeket vesszük számba. A cím csalóka: az itt leírtakat nem 2050-re kell megvalósítani, hanem ezek olyan komplex, hosszú távú intézkedések, amikkel most el kell kezdeni foglalkozni azért, hogy 2050-ben már látható legyen az eredménye. Egy olyan keretrendszert kívánunk adni, ami alapján a jelenkor beruházásait felkészíthetjük a jövő igényeinek kielégítésére. Távlatos koncepciók ezek, nem is a hagyományos értelemben vett projektcsomagokat takarnak, hanem inkább gondolkodásra ösztönöznek. A javaslatokat elsősorban a városi stratégiai dokumentumok készítésekor kell felhasználni, különös tekintettel az integrált településfejlesztési stratégiára, illetve a településfejlesztési koncepcióra. Feltűnhet, hogy kevés a közvetlenül közlekedésre vonatkozó javaslat. Ennek az az oka, hogy a mobilitásnak ezekhez közvetetten van köze, egymásra hatnak, de hosszú távon. A programcsomagban foglaltak sikeres alkalmazásának egy feltétele van, mégpedig egy olyan szemlélet, ami a jelekor igényeinek kielégítésén túlmutat, a rövidtávú és a hosszú távú hasznok közötti egyensúlyt meg tudja tartani. Ez a fenntarthatóság alapja.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A kompakt város hatékonyabb elérést biztosít mindenki számára, a közforgalmú közlekedés méretgazdaságossá válik, magasabb szolgáltatási színvonalat tud nyújtani.

Biztonság: a felelő, előre gondolkodó fejlesztések nagyban növelik annak a biztonságát, hogy a város élhetőbbé válik, és az is marad, a negatív klimatikus behatások ellenére is. A biztonság, kiszámíthatóság az ott lakók számára is vonzó, de a leendő és jövőbeli gazdasági szereplők számára is fontos érv

Élhetőség: A városra nem mint utak hálózatára fognak tekinteni, ahol a lehető legrövidebb időt akarják tölteni, hanem közösségi térre, egy élő, egészséges organizmusra, ahol jó dolgozni, pihenni, szórakozni, élni.

Vonzóerő: a jövő kihívásaira válaszolni tudó város vonzó mind az emberek, mind a gazdasági szereplők számára, a felkészültsége komoly versenyelőnyt jelent

Intézkedések

IX/1. Kompakt város

Cél: a város jövőbeli dokumentumai komolyan foglalkozzanak Kecskemét szétterjedésének megakadályozásával, mind infrastrukturális, mind intézményi, szabályozási oldaláról. A későbbi Mobilitási Terveket is ennek a szellemiségében kell elkészíteni. Szorosan kapcsolódik a Modern Városok Programhoz.

Teendők

- A Településfejlesztési Konceptió, az Integrált Településfejlesztési stratégia és a Településrendezési Terv kompakt város fókuszú megújítása
- A város belső, intenzíven beépített területén található ingatlanok minőségi, mennyiségi fejlesztése támogatásokkal, ösztönző programokkal
- Az önkormányzati bérletelés állományának növelése, a beköltözést ösztönző árpolitika
- A városban elérhető szolgáltatások minőségi, mennyiségi fejlesztése támogatásokkal, ösztönző, gazdaságfejlesztő programokkal (Kecskemét Fejlődéséért Alap)
- A városi funkciók keveredésének elősegítése, többcélú területek létrehozása

IX/3. Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz

Cél: Kecskemét a klímaváltozásnak erősen kitett területen helyezkedik el, a talajvíz csökkenése, az elsivatagosodás veszélyezteti a várost. A klímaváltozáshoz való alkalmazkodás illetve annak visszafordítása érdekében tett erőfeszítések jelentős környezeti és társadalmi hasznot hajtanak. A városlakók közlekedési szokásait közvetlenül befolyásolják a környezeti ártalmak, szélsőséges időjárási viszonyok. Az intézkedéscsomag nagyban támaszkodik Kecskemét Megyei Jogú Város Környezetvédelmi Programjára (2015-2019).

Teendők

- Levegőminőségi monitoring rendszer kiépítése, közlekedés és szilárd tüzelés tekintetében
- Ivóvízminőség-javító programok, a fogyasztási igények felülvizsgálata, takarékos ivóvíz-használati eszközök bevezetése, ivóvízbázis védelme, védőterület megállapítása, monitoring rendszer a talajvíz minőségének és mennyiségének megőrzésére, csapadékvíz, belvíz elvezetés, gazdálkodás
- A város védett természeti értékeinek felülvizsgálata, bővítése, a tájkép karakterének megőrzése
- Zöldfelület fejlesztési koncepció elkészítése, zöldfelületek javítása, tervezése, kialakítása, fenntartása, gondozása
- Hulladékgazdálkodás fenntarthatóvá tétele, szelektív gyűjtést olcsóbbá tevő intézkedések, a hulladék keletkezésének, ipari szimbiózis program kidolgozása
- A villamos energia termelésének és felhasználásának korszerűsítése, helyi megújuló energiaforrások kihasználása (biomassza, biogáz, geotermikus energia, nap- és szélenergia)

IX/2. Fenntartható városi közszolgáltatások

Cél: A fenntarthatóságot akkor lehet a leghitelesebben képviselni, ha a város üzemeltetése is ebben a szellemiségben történik. Ez egyfelől hitelessé teszi a döntéshozókat, másfelől kiváló szemléletformáló.

Teendők

- új, földgáz üzemű autóbuszok beszerzése, szinergia kialakítása a városi földgáz ellátóval
- A városi közszolgáltatást végző cégek számára stratégia készítése, pénzügyi keret elkülönítése erőforrástakarékos technológiák alkalmazására
- A közszolgáltató cégek járműinek cseréje alternatív hajtású járművekre, amivel közlekedhetnek a zero emissziós zónában is

IX/4. A jövő mobilitási kihívásai

Cél: a technológia, a társadalom folyamatosan fejlődik, amit ma már természetesnek veszünk, annak a gondolata sem létezett pár évtizeddel ezelőtt. Egy ilyen gyorsan változó világban mindenképpen előre kell tervezni, a jövő emberének fejével kell gondolkodni. Figyelni kell a mobilitási trendeket, ami alapján az elkövetkező pár évtized komoly fordulatot hozhat – az erre való felkészülés kulcsfontosságú a város hosszú távú sikerességében. A teendők futurisztikusak, ez a projektcsomag elsősorban gondolatébresztőként veendő figyelembe, ami bemutatja, mennyire más lehet a közlekedés 30-40 év múlva.

Teendők

- a közlekedési módok közötti megoszlás trendje, a ma még nem, vagy csak látenszen jelentkező igények felmérése, megbecsülése
- A jelenkor terveinek tartalmaznia kell a lehetőségét annak, hogy a jövőbeli igények kielégítéséhez szükséges fejlesztések könnyen kivitelezhetőek legyenek (pl. nagysebességű vasút fogadására való átépíthetőség az intermodális csomópontban, a közúti infrastruktúra önvezető autók, buszok támogatására való felkészítése)
- A reptér polgári célú fejlesztésének hatásai, a város és a reptér színvonalas kapcsolata
- Infokommunikációs technológiák mély integrálhatóságának megteremtése
- új közlekedési módok (egyéni és közforgalmú közlekedés közötti hibrid módok) megjelenésének szem előtt tartása
- a hagyományos nyersanyagkészletek kifogyása, átállás alternatív hajtásra

A programcsomag indikátorai

A programcsomag konkrétumok helyett inkább egy távlatokba tekintő gondolkodásmódot kíván átadni, indikátorral jelenleg nem mérhető. A rendszeresen frissítésre kerülő Mobilitási Terv minden egyes új kiadása feltehetően egyre több konkrétummal szolgál majd.

Negyedik rész – A Mobilitási Terv megvalósítása



Ahhoz, hogy a Mobilitási Terv valóban alapját adja Kecskemét jövőbeli fejlesztéseinek, meg kell fogalmaznunk, hogy a javasolt programcsomagok hogyan válnak valósággá. Ehhez mérhető, releváns mutatókat kell választani, folyamatosan nyomon kell követni és értékelni kell a terv előrehaladását. Az egyes programcsomagokhoz pedig cselekvési tervet kell készíteni, költségekkel, felelősökkel, az esetlegesen felmerülő kockázatokat is fiavelembe véve.

A programcsomagok egymásra hatásai

Vonó, emberközpontú városmag létrehozása: Miénk itt a tér!	Komplex kerékpáros fejlesztés: Bike - Bicikliz, Kecskemét	Tudatos mobilitás fejlesztés Kecskeméten: Közlekedj okosan	A közlekedésbiztonság alapvető javítása, 2024-től senki ne haljon meg közúti közlekedési balesetben Kecskeméten: Mindenki megvan	Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: Mindenkinél jár	Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti tözshálózat kiépítése: Megvan a helye	A városi szállítási igények korszerűsítése: Láthatatlan logisztika	Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása: Neked szerv ezűk	Hosszútávú fejlesztések keretrendszere: Kecskemét 2050
Vonó, emberközpontú városmag létrehozása: Miénk itt a tér!	Az útpálya újrasztsa, kerékpártároló támaszok elhelyezése, tájékoztatási rendszer kiépítése	Mobilisási kamányok szervezése, távmunka, távoktatás ösztönzése	A sebességhatárok csökkentése, a baleseti gócpontok felülvizsgálata	A helyi és helyközi autóbusz-hálózat és menetrend újratervezése, intermodális csomópont megvalósítása, éjszakai hálózat bevezetése	A védendő területek megközelítheletőségének felülvizsgálata, új parkolási politika kialakítása	Teherforgalmi behajtási rend kialakítása, alacsony és zéró kibocsátású zóna létrehozása, környezeti monitoring és környezet-barát belvárosi ellátás	Finanszírozási, jogszabályi keretek kialakítása, informatikai háttér megvalósítása	Kompakt várost támogató intézkedések, zöldfelület fejlesztési koncepció, fenntartható közszolgáltatások a városmagban
Komplex kerékpáros fejlesztés: Bike - Bicikliz, Kecskemét	A közlekedési útfelületek újrasztsa, belváros specifikus kerékpáros fejlesztések (transit út, kiskörút kerékpározhatósága)	Mobilisási tervek készítése, a kerékpározás, mint redís alternatíva elfogadtatása	A sebességhatárok csökkentése, a baleseti gócpontok felülvizsgálata	A kerékpárszállítás feltételeinek meg-teremtése, javítása, hosszútávú tárolók a külsőségeken és a csomópontokban	A kerékpározás helyének biztosítása a tözshálózatban	-	Finanszírozási, jogszabályi keretek kialakítása, Bike informatikai háttérének megvalósítása	Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz, a kerékpáros közlekedés környezeti feltételeinek védelme
Tudatos mobilitás fejlesztés Kecskeméten: Közlekedj okosan	A Kiskörúton kétfirányú kerékpáros forgalom és sűrűn elhelyezett, rövid megállókát szolgáló kerékpáros támaszok kialakítása	Munkahelyek kerékpáros elértheletőségének javítása, rövid és hosszútávú tárolásra alkalmas kerékpártárolók létesítése	A baleseti gócpontok feltérképezése, a szükséges átalakítások megtervezése és kivitelezése	Intermodális személyszállítási kapcsolatok erősítése, igényvezérelt közlekedési módok bevezetése	Parkolási lehetőségek biztosítása a módváltás elősegítése	-	Egységes övezet- és árendszet, munkáltatói költségthítés rendszerének újragondolása	Új közlekedési módok megjelenésének szem előtt tartása
A közlekedésbiztonság alapvető javítása, 2024-től senki ne haljon meg közúti közlekedési balesetben Kecskeméten: Mindenki megvan	Gyalogos- és kerékpáros infrastruktúra biztonságos kialakítása	Biztonságos kerékpáros infrastruktúra, újragondolt kereszteszések	A biztonságos közlekedési infrastruktúra, minti vonzerő	A baleseti gócpontok feltérképezése, a szükséges átalakítások megtervezése és kivitelezése	Hivafutas sofőrök képzése, a közforgalmú közlekedés konfliktusainak feltérképezése	Sebességcsökkentés, sebességellenőrző rendszerek, baleseti gócpontok átalakítása	A hagyományos teherforgalom kilitása a belső területekéről	Közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok, átépítések és kampányok lebonyolítása
Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: Mindenkinél jár	A helyi és helyközi viszonylathálózat újratervezése, a városmag elértheletőségének megtartása a legkisebb zavarás mellett	A kerékpárszállítás és tárolás fejlesztése	Falubusz, carpooling, mozgó bolt hálózat	A nagy átszálló csomópontokban a gyalogosok védelme	Az autóbuszok elsőnyben részesítése, ITS megoldások	-	Finanszírozási, jogszabályi keretek kialakítása, informatikai háttér megvalósítása	Felkészülés a jövő új modlisási formáinak adaptációjára
Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti tözshálózat kiépítése: Megvan a helye	A nem oda való személygépkocsiforgalom kivezetése a Nagykörúton belüli területeiről, intelligens parkolás	Közút-kerékpár kereszteszések, a kerékpározás helyének kialakítása a közúton	Gyorsan és megbízhatóan használható közúti infrastruktúra	A sebességhatárok csökkentése, a baleseti gócpontok felülvizsgálata	Az autóbuszok folyamatos haladását lehetővé tevő közúti infrastruktúra kialakítása	A Nagykörúton kívül eső területeken a tözshálózat magas szintű ellátást biztosít	Parkolási díjak, parkolás szervezése, sebességellenőrzés rendszere	Tözshálózat fenntartható továbbfejlesztése
A városi szállítási igények korszerűsítése: Láthatatlan logisztika	City Logisztikai rendszer és Low emission zone kialakítása	-	-	A sebesség csökkentése és ellenőrzése a város területén	Csúcsidőn kívül a buszának logisztikai célú használata	A Nagykörúton kívül eső területeken a tözshálózat magas szintű ellátást biztosít	City logisztikai rendszer és LEZ szervezése és üzemeltetése	Fenntarthatóan ellátott város
Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása: Neked szerv ezűk	Közlekedésszervezőként forgalomszervezés, közútkelés, tájékoztatási tevékenység	Kerékpáros úthálózat fejlesztése és kezelése, közbringarendszet bevezetése és működtetése	Új modlisási kultúra meghonosítása kampányok, tudatos közlekedésre nevelés és tájékoztatás révén	Intelligens közlekedési rendszerek irányítása a biztonság szolgáltatásban	Komplex közlekedésszervezői tevékenység, integrált jegyrendszer bevezetése	Közutak fenntartása és üzemeltetése, forgalomirányító központ működtetése	Áruszállítási folyamatok felügyelete, behajtási korlátozások ellenőrzése	A közlekedésszervező komplex tevékenysége eredményeként a kompakt város előkészítése, fejlesztése
Hosszútávú fejlesztések keretrendszere: Kecskemét 2050	Kompakt várost támogató fejlesztési koncepció, fenntartható közszolgáltatások a városmagban	Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz, a kerékpáros közlekedés környezeti feltételeinek védelme	Új közlekedési módok megjelenésének szem előtt tartása	-	Felkészülés a jövő új modlisási formáinak adaptációjára	Tözshálózat fenntartható továbbfejlesztése	Fenntarthatóan ellátott város	A közlekedésszervező komplex tevékenysége eredményeként a kompakt város előkészítése, fejlesztése

A programcsomagok ütemezése

Programcsomag	Intézkedések	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Miénk itt a tér!	Kellemes és hatékony gyalogoshálózat kialakítása a Kiskörúton és azon belül																
	Kényelem, biztonság, tájékozottság																
	Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül																
	Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül																
BiKe - Biciklizz, Kecskemét!	Biztonságos és hatékony kerékpárhálózat kialakítása																
	Életciklus modellen alapuló kerékpáros infrastruktúra karbantartás																
	BiKe közbringarendszer bevezetése																
Közlekedj okosan	Fenntartható mobilitás ösztönzése																
	Közlekedési igények ésszerű csökkentése																
	Környezettudatos közlekedés népszerűsítése																
Mindenki megvan	A halálos balesetek számának nullára csökkentése 2024-re																
Mindenkinek jár	Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása																
	Autóbuszállomány fiatalítása																
	Elővárosi vasút fejlesztése																
Megvan a helye	Kapacitív kötélti törzshálózat kialakítása																
	Dinamikus forgalomirányítás kiépítése																
Láthatatlan logisztika	A város területét érintő teherforgalom károsanyag és zaj kibocsátásának csökkentése																
	Fenntartható city-logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen																
	Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén																
Neked szervezzük	A Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása																
	Intelligens közlekedési rendszerek integrált működése																
	Tarifaközösség kialakítása																



Fő indikátorok

SUMP felülvizsgálat

SZAKPOLITIKAI KERETEK

A Mobilitási Terv elkészítésekor szükséges áttekinteni azokat a fejlesztési dokumentumokat, tanulmányokat, melyek hatással lehetnek a város infrastrukturális, gazdasági fejlődésére. Fontos, hogy a Mobilitási Terv figyelembe vegye e dokumentumokat és támaszkodjon tartalmukra. A következőkben bemutatjuk azokat a dokumentumokat, amelyeket a Mobilitási Terv készítése közben megismertünk, és felhasználtunk.

Nemzetközi szintű dokumentumok

- EU2020
- Fehér Könyv (COM (2011) 144)
- Zöld Könyv
- egyéb releváns EU-s közlekedési dokumentumok (pl. A városi mobilitás cselekvési terve, Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa COM(2006) 336, stb.)

Országos és regionális szintű dokumentumok

- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
- Országos Területrendezési Terv (2003. évi XXVI. törvény)
- Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025
- Nemzeti Energiastratégia 2030
- Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terv
- Energia és Klímatudatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv
- Jedlik Ányos Terv
- Dél-Alföld Intelligens Innovációs Szakosodási Stratégiája

Megyei szintű dokumentumok

- Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiója (2014-2020)
- Integrált Területi Program (ITP) és Fejlesztési Terv (2014-2020)
- Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve

Települési szintű dokumentumok

- Kecskemét Megyei Jogú város közúti közlekedésfejlesztési koncepciója (2005)
- Kecskemét Megyei Jogú város közúti közlekedésfejlesztési koncepciójának felülvizsgálata (2015)
- Kecskemét Felülvizsgált Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2013-2015)
- Kecskemét Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2008-2013)
- Kecskeméti Intermodális Csomópont Részletes Megvalósíthatósági Tanulmánya
- Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve
- Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója
- Kecskeméti közösségi kerékpár – Előzetes szakmai javaslat

- Kecskemét Megyei Jogú Város Gazdasági Programja (2013-2014)
- „Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány
- Kecskemét szabályozási terve
- Kecskemét területrendezési terve
- Helyi építési szabályzat
- Kecskemét Recommendations for BHLS and Future Urban Transport Policy Measures

Határozatok, rendeletek

- 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról
- 1131/2016. (III. 10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról
- Kecskemét MJV. Önkormányzata Közgyűlésének 8/2016. (IV.28.) önkormányzati rendelete a díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeken a közúti járművel történő várakozási közszolgáltatásokról és a várakozóhelyek rendeltetéstől eltérő használatáról.
- Kecskemét MJV. Önkormányzata Közgyűlésének 7/2013.(II.14.) KH. számú határozata Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása- zéró emissziós zóna megteremtése, soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével tárgyú projekthez kapcsolódó zéró emissziós zóna kijelölése és döntés a projekt keretében beszerzésre kerülő autóbuszok külső-belső arculatának kialakításához kapcsolódó ötletpályázatról

IRODALOMJEGYZÉK